



FAHRZEUGE & GESCHICHTE

- Vielfältige Schwarzwaldbahn
- ÖBB 1018: Die bessere E 18
- SNCF: BB 67400 fährt weiter



STRECKEN & BETRIEB

- Ersatzzüge in Franken
- Oberhausen – Quakenbrück
- Schmalspur in Portugal

LOKMagazin

9 | 2023 September | EUR 8,90

A: EUR 9,80 | CH: CHF 15,80 | BeNeLux: EUR 10,20

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

Baureihe 38²⁻³



Darum war der sächsische Rollwagen langlebiger als so manche Neubaulok



Nachtzüge auf deutschen Strecken

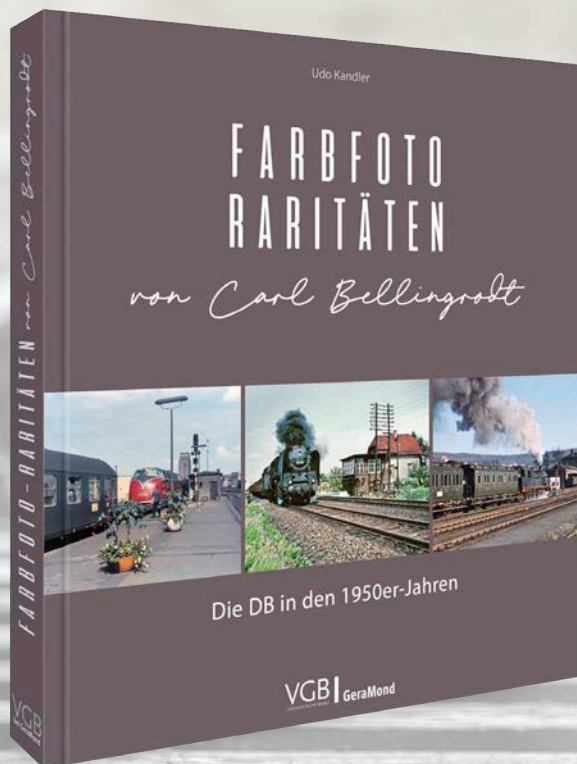
- So war die Blütezeit bei der Bundesbahn
- Wieso es bei der DB AG zuende ging
- Wie die aktuelle Renaissance aussieht



KOSTBARE FARBFOTOS AUS DEN 1950ERN

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

© Borisbelenky - stock.adobe.com



NEU

200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

- Fotoraritäten in Farbe aus den 1950er-Jahren
- Interessante und abwechslungsreiche Motive vom Bahnbetrieb bei der DB
- Wenig bekannte Aufnahmen des Altmeisters Carl Bellingrodt

192 Seiten · ca. 200 Abb.
Best.-Nr. 53643
€ (D) 49,99



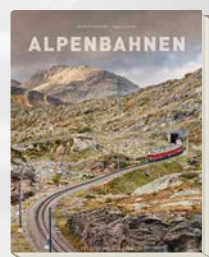
Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104



Best.-Nr. 16281



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Rudolf Heym
Herausgeber

Getreu meinem Grundsatz, ...

... jedes Jahr eine Reise in den Westen Deutschlands zu unternehmen, um „weiße Flecken“ auf der Landkarte mit bleibenden Eindrücken zu füllen, weilte ich vor gut 20 Jahren im Schwarzwald. Das Tolle damals: Mein Hotelnachweis berechnete zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV während meines Aufenthaltes! Und zum Bahnfahren war ich ja extra angereist. Natürlich fuhr ich auch die Schwarzwaldbahn ab. Zum einen war ich verblüfft, wie flach die Gegend um Biberach (Baden) ist, wo die Harmersbachtalbahn abzweigt, zum anderen begeisterte mich um so mehr die Trassenführung um Triberg. Einfach grandios! Sie können sich vorstellen, wie sehr mir deshalb die Vorbereitung des Beitrags von Oliver Strüber in dieser Ausgabe Spaß gemacht hat. Den wünsche ich Ihnen ebenso!

Ihnen wie immer viel Freude beim Blättern, Schauen und Lesen in unserem *Lok Magazin*! Herzlich, Ihr

Rudolf Heym

220 064 durchfährt am 8. Mai 1972 mit dem E 1914 von Konstanz nach Offenburg den Bahnhof Nußbach

Herbert Stemmler





24 Miet-TRAXX für DB Cargo



36 Mehr Fahrgäste, höhere Kosten

LOKMagazin
www.lok-magazin.de



Heft
September
2023

9

PERSPEKTIVEN

Triebwagen-Klassiker

Ein nostalgischer Blick auf Fahrzeuge der Baureihen 420, 624 und 613 zu Beginn der 1980er-Jahre 6

Frage des Monats

Wie ist Stadler Rail so schnell fertig geworden, Lucius Gerig? 12

Das historische Bild

144 504 im Jahr 1979 in Bischofswiesen 52

Zeitreise

Bahnhof Hemer 82

Auf ein Neues!

Die BB 67400 der SNCF fährt weiter! 108

Schlusspunkt

Der Esslinger Triebwagen der „Wanderbahn im Regental“ vor der Kulisse der Landshuter Altstadt 115

RUBRIKEN

Leserbriefe, Händler, Impressum 106

Vorschau 114

AKTUELL

Deutschland

Umleiterverkehr in Osthessen 16
AKIEM vermietet TRAXX an DB Cargo 24

Österreich / Schweiz

Zillertal: Weiter Streit um Wasserstoff 28
Schweiz: Probebohrungen für Tunnel 32t

Weltweit

Niederlande: ICNG im Fahrgasteinsatz 34

Museumsbahnen

Furka: Licht, Schatten und ein Jubiläum 36

Zum Titelbild

Am 15. Mai 1998 ist 110 385 zwischen Eschwege und Sontra mit einem Nachtzug unterwegs



Georg Wagner

40 Nachtreiseverkehr früher und heute



74 Die Fahrzeuge der Schwarzwaldbahn



92 Der sächsische „Rollwagen“ 38²⁻³

STRECKEN & BETRIEB

Vor der Renaissance?

Nachtzüge einst und jetzt. Sie waren fast ausgestorben. Nur die ÖBB hielten die Tradition aufrecht. Doch nun scheinen sich die Dinge zu ändern. Josef Mauerer zählt die Fakten und Visionen auf

40

Titelthema
Nachtzüge

111 mit n-Wagen

Unsere Strecke des Monats: Würzburg – Treuchtlingen. Favoritin ist sie, weil zum einen Ersatzzüge laufen, die mit gut erhaltenem alten Fahrzeugmaterial zusammengestellt wurden. Zum anderen sind viele Umleiterzüge zu sehen

54

Die Letzte ihrer Art

Unser Reisetipp: Portugal verfügte einst über ein ausgedehntes Netz von Meterspurbahnen. Heute wird nur noch die Linha do Vouga betrieben, immerhin 95,8 Kilometer lang

68

Die „Rheinische Strecke“

Vergessene Bahn: Oberhausen – Quakenbrück. In nur vier Jahren, zwischen 1875 und 1879, erbaute eine private Gesellschaft die 174,4 Kilometer lange Bahnstrecke. Heute einfach unfassbar ...

84

FAHRZEUGE

Die bessere E 18

Auch in Österreich hatten sich die Erfolge der deutschen E 18 schnell herumgesprochen und das neue und runde Design war positiv aufgefallen. Klar, dass man nun selbst eine E 18 wollte – allerdings auch mit einigen Änderungen im Detail, auf die österreichischen Verhältnisse angepasst

60

Härtetest für jede Lok

Die Badische Schwarzwaldbahn von Offenburg bis Singen (Hohentwilk) war besonders im Abschnitt zwischen Hausach und Villingen mit Steigungen um 25 Promille und etlichen engen Gleisbögen eine große Herausforderung für die dort eingesetzten Fahrzeuge. Oliver Strüber gibt einen Überblick

74

Sachsens meistgebaute Lok

Unser Lok-Porträt: Baureihe 38²⁻³. Die Schöpfungen der Sächsischen Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann, in Chemnitz waren alle perfekt auf die Bedingungen in Sachsen zugeschnitten. Vielleicht trifft dieses Lob besonders auf die 2'C h2-Personenzuglok XII H2 zu, welche in 169 Exemplaren ausgeliefert wurde. Unser Kenner Matthias Hengst nennt alle wichtigen Fakten

92



Das ursprüngliche Farbkonzept der S-Bahn München, die blau-kieselgraue Lackierung, war nach einer Abstimmung unter den Münchner Fahrgästen festgelegt worden – in Anlehnung an die weiß-blauen Farben Bayerns. Doch da auch viele orange-kieselgrau lackierte Einheiten wegen der Nähe zum AW Freimann zunächst einige Zeit in München eingesetzt wurden, war das Erscheinungsbild bald nicht mehr einheitlich. Unfallbedingte Ausfälle führten später vereinzelt auch dazu, dass aus betriebsfähigen Fahrzeugteilen bunte Garnituren zusammengestellt wurden. Dazu gehörte der 420 122 in Blau und Orange, der am 29. September 1985 bei Mühlthal von München nach Starnberg unterwegs ist

Alle Bilder Jürgen Hörstel



Triebwagen-Klassiker

Werden unsere Kinder und Enkel in 50 Jahren mit ähnlich nostalgischen Gefühlen auf einen FLIRT, TALENT oder LINT schauen? Auch der 420 hatte es in seinen Anfangsjahren nicht leicht, einen Platz in den Herzen und auf den Fotos der Eisenbahnfreunde zu erobern. Doch nachdem die letzten Dampfloks von den DB-Gleisen verschwunden waren, stieg auch das Interesse an Elektro- und Dieseltriebwagen

Etwas abseits des Haupteinsatzgebietes der Osnabrücker 624-Triebwagen führten 1983 wenige Umlaufträge auch ins Weserbergland. Nur noch wenige Fahrzeuge waren allerdings im klassischen Rot unterwegs. In einem ausgezeichneten Pflegezustand befand sich der Triebwagen 624 668, der hier mit 924 414 und 624 674 am 9. Juli 1983 als E 5934 auf der Fahrt nach Holzminden und Altenbeken aus dem Leinetal heraus die Steigung zwischen Kreiensen und Naensen erklimmt







Zum Streckennetz der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft gehörte auch die 1886 eröffnete Linie von Braunschweig Nord nach Derneburg. 100 Jahre später kam 1984 das Ende für den Abschnitt Salzgitter-Lebenstedt – Derneburg. Bezeichnend ist, dass ein Teil der Trasse für die neugebaute Autobahn A 39 geopfert wurde. 1981/82 verkehrten hier meist zweiteilige Dieseltriebwagen der Reihen 612/613. Am 21. Juni 1983 legten 913 610 und 613 606 als N 8941 Derneburg – Braunschweig einen kurzen Halt in Salzgitter-Lichtenberg ein



Wie ist Stadler Rail so schnell fertig geworden, Lucius Gerig?

60 Interregio-Doppelstockzüge liefert Stadler Rail an die SBB, seit dem 17. Juli 2023 sind die Ersten im Einsatz – mit einer Projektzeit von nur 2,5 Jahren nach der Bestellung. Die IR-Dostos verkehren in der Region Zürich/Mittelland und Westschweiz. Anlässlich der Vorstellung der neuen Züge haben wir mit Lucius Gerig gesprochen, CEO der Division Schweiz von Stadler Rail

Lok Magazin: Herr Gerig, Stadler Rail konnte hier einen sehr ambitionierten Zeitplan einhalten. Wie hat Ihr Team das geschafft? Können Sie zaubern?

Lucius Gerig: Die letzten Jahre waren und sind von Pandemie und Krieg geprägt – dies hat große Einflüsse auf die Lieferketten. Prozesse, die sonst sequenziell laufen, sind von uns parallelisiert worden. So können wir auf der für Lieferungen wichtigen Zeitschiene gewinnen und pünktlich liefern. Eine andere Sache ist, dass wir in beiden Teams, SBB und Stadler, mit vollem Herzblut am Projekt gearbeitet und versucht haben, tragfähige, zum Teil auch innovative Lösungen umzusetzen.

Lok Magazin: Der IR-Dosto der SBB ist für den außenstehenden Betrachter ein Standardprodukt. Welche Innovationen sind bei solchen Zügen schon realisiert oder in Zukunft möglich?

Lucius Gerig: Der Innovationsgrad des IR-Dosto liegt im großen Raumangebot mit Fernverkehrsstandard sowie in der Umweltfreundlichkeit und einer Kapazitätssteigerung bei erhöhtem Komfort. Der Antrieb ist zukunftsgerichtet – wir haben die Drehgestelle weiterentwickelt, auch mit Blick auf die Wartung. Die Achsen können gewechselt werden, ohne die Drehgestelle zu demontieren. Unsere „KISS“-Plattform ist ein Leichtgewicht – was die Fahrwege schont und Energie spart. Mit der „KISS“-Plattform können wir uns zudem vollkommen den spezifischen Anforderungen des S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrs anpassen. Wir haben ein enormes Raumangebot, flexible Ausbauoptionen und können damit eine große Fahrgastkapazität sicherstellen, auch bei kurzen Bahnsteigen. Auch dieser Zug folgt unserem Motto „Geht nicht gibt's nicht!“.

Lok Magazin: Der Markt von Doppelstocktriebzügen ist sehr umkämpft – wie überzeugen Sie einen Interessenten, einen Triebzug von Stadler Rail zu kaufen?

Lucius Gerig: Das „Taylor-made“ (also maßgeschneidert) ist in unserer DNA stark verankert.

Wir richten uns voll und ganz auf die Bedürfnisse des Kunden aus. Weitere Argumente sind natürlich die Qualität und die Einhaltung von vereinbarten Termine. Schließlich sind wir als Firma sehr geprägt vom unternehmerischen Geist von Peter Spuler. Ich leite eine Mannschaft, die unternehmerisch denkt und handelt. Mit schnellen Entscheidungswegen heben wir uns von den Mitbewerbern ab. Somit können wir Termintreue, Innovationen und Qualität sprichwörtlich auf die Schiene bringen.

Lok Magazin: China ist das aufstrebende Land im Bereich Eisenbahnen. Erste Lokomotiven und Züge der chinesischen Hersteller sind schon in Europa verkauft worden. Wie begegnet Stadler Rail dieser Herausforderung?

Lucius Gerig: Ich referenziere da ganz klar auf unsere Unternehmenswerte, die wir weiter pflegen. Bis dato haben wir noch keinen Auftrag gegen einen chinesischen Hersteller verloren. Wir versuchen, diesen Werten auch in Zukunft Rechnung tragen.

UNSER GESPRÄCHSPARTNER

Lucius Gerig ist seit 2014 bei Stadler tätig. Zunächst unterstützte er den Aufbau der Division „Components“ bevor er direkt unter dem damaligen Group-CEO Peter Spuhler den Bereich „Corporate Development“ verantwortete. Seit 2023 ist er CEO der Division Schweiz, zu der die Produktionswerke in Bussnang, St. Margrethen und Salt Lake City (USA) gehören. Lucius Gerig hat einen Master of Arts in Business Innovation an der Universität St. Gallen (HSG) sowie einen Master of Science in Entrepreneurship & New Business Venturing an der Rotterdam School of Management (RSM) absolviert.



Die 60 neuen Interregio-Doppelstockzüge von Stadler Rail sollen den Fahrgästen der SBB mehr Komfort bieten. Im Juli wurden die ersten Garnituren der Öffentlichkeit vorgestellt Joachim Bertsch



Lok Magazin: Gerade im Markt von Triebzügen ist Stadler Rail in der Schweiz sehr erfolgreich. Bei den Lokomotiven bieten Sie mit der „Euro 9000“ neu eine sechsachsige Lok, die für intermodale Güterzüge durch die Schweiz nahezu prädestiniert ist. Aktuell verkaufen Ihre Mitbewerber allerdings weiterhin in der Schweiz vierachsige Lokomotiven „wie warme Weggli“. Wann dreht hier der Wind?

Lucius Gerig: Die ersten „Euro9000“ sind seit Kurzem in Betrieb - vorerst in Österreich und Deutschland. Die Zulassung der „Euro9000“ in der Schweiz erwarten wir für das vierte Quartal 2023. Das bedeutet, dass noch Ende des Jahres diese Lokomotive auch auf Schweizer Schienen fahren wird.

Lok Magazin: Aus welchen Arbeitsmärkten rekrutieren Sie Fachkräfte – auf welche Qualifikationen achten Sie ganz besonders, damit diese der „Stadler-Familie“ angehören können?

Lucius Gerig: Aufgrund der erfreulichen Auftragslage haben wir generell einen hohen Bedarf an Arbeitskräften. Wir rekrutieren aus unterschiedlichen Bereichen. Es gibt auch spannende Möglichkeiten von Praktika – und vor allem bilden wir auch eigene Lehrlinge aus. Wir haben an beiden Standorten Altenrhein und Bussnang rund 140 Lehrlinge. Damit bieten wir jungen Menschen eine gute Ausbildung mit einer sehr guten beruflichen Zukunft. Wir versuchen auch Frauen ins Unternehmen zu holen, was in diesen technischen Berufen nicht immer ganz einfach ist. Auch da sind wir völlig offen und setzen auf Diversität.

Lok Magazin: Haben auch Hobby-Eisenbahnfreunde eine Chance, in Ihrem Unternehmen eine Anstellung zu finden?

Lucius Gerig: Wie freuen uns auch, wenn Hobby-Eisenbahnfreunde sich bei uns bewerben. Die Identifikation mit dem Thema Schienenfahrzeuge

ist sicher ein Vorteil. Natürlich suchen wir immer die besten Leute, die uns helfen, den besten Kundennutzen zu erzielen.

Lok Magazin: Herr Gerig, mit welchen Führungsgrundsätzen motivieren Sie Ihr „Team Stadler“?

Lucius Gerig: Ich darf die Mannschaft führen, doch am Schluss des Tages ist es immer die Teamleistung, welche zum Erfolg oder Nicht-Erfolg führt. Für mich ist immer das Team und der Team-Zusammenhalt im Vordergrund. Ein wichtiger Grundsatz von mir ist, dass wir unternehmerisch denken und handeln. Nur wenn wir auch in der Führung die Entscheidungen treffen vor dem Hintergrund „Wenn es mein eigenes Unternehmen wäre, was würde ich tun?“, dann sind wir kompassmäßig gut ausgerichtet, das Richtige zu tun.

Lok Magazin: Was wird Ihr Unternehmen in zehn Jahren auszeichnen?

Lucius Gerig: Es ist schwierig, zu wissen, was in zehn Jahren sein wird. Wir haben beispielsweise eine Pandemie hinter uns. Niemand konnte sich vorstellen, dass dies so kommen wird und so aussehen wird. Das zeigt, wie wir flexibel sein und uns immer weiterentwickeln müssen. Ich denke aber, dass wir an unseren Grundwerten festhalten, unsere „Stadler-DNA“ pflegen und tagtäglich unser Bestes leisten müssen. Wir haben diverse neue Bereiche entwickelt, wir sind in der Digitalisierung viel stärker geworden. Wohin dieser Weg uns führt, hängt sehr stark von Kundenanforderungen ab. Wir richten uns klar danach aus.

Das Gespräch führte Joachim Bertsch

Swiss Train Bleu auf Deutschlandreise

Das schweizerische Unternehmen ZRT Bahnreisen schickte im Juni 2023 den Suisse Train Bleu auf große Deutschlandreise. Der 1. Klasse-Fernschnellzug war 2019 von der Firma IGE Erlebnisreisen an die International Rolling Stock Investment GmbH (IRSI) verkauft worden. Für Traktion sorgt die IRSI-Ellok Re 4/4 11393 (421 393) in ihren rot/beigen TEE-Farben. Am 17. Juni 2023 verlässt die Garnitur Heidelberg in Richtung Norden

Charly Kissel



Falsche Versprechen

■ Der sonst eher wortkarge Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV) verkündete Ende Mai 2023, dass als Entschuldigung für das seit Dezember 2022 andauernde Wasserstoff-Desaster im Taunus die RB-Linie Brandobberndorf – Frankfurt im August und September gratis genutzt werden kann. Doch zwei Monate später wollte man davon nichts mehr wissen: Es seien nur lose Überlegungen gewesen.

RM

Fotografieren verboten

■ Wer als fotografierender Eisenbahnfreund seit Kurzem nach Polen reist, könnte von „Fotografieren verboten“-Schildern überrascht werden – und sollte diese besser nicht ignorieren. Ein neues Gesetz erlaubt es Polizisten, Personen, die Bilder von kritischer Infrastruktur und damit auch der Eisenbahn anfertigen, festzunehmen und auf die Wache mitzunehmen. Erste Fälle dieser Art gab es bereits.

AWA



Abteil-Forschungen

■ DB Fernverkehr testete im Juni das Interesse und die Zahlungsbereitschaft von Kunden der 1. Klasse für private Abteile. Bei der Online-Buchung wurden „exklusive Räume“ mit unterschiedlichem Komfort und Preis zur Auswahl gestellt, zum Beispiel ein aufpreispflichtiger „Privater 1er-Raum“ (Bild), aber auch „2er-“ und „4er-Räume“. Zuletzt nahm die Anzahl von Abteilen im Fernverkehr ab.

AWA



DB AG

© Deutsche Bahn AG

UMLEITERVERKEHR IN OSTHESSEN

Betriebliche Herausforderung

Die Sperrung der Schnellfahrstrecke Kassel – Fulda sorgt für zahlreiche Umleiter über die Bestandsstrecken. Schonungslos zeigt sich jetzt, wo die Kapazitätsengpässe im Netz bestehen: Regionalzüge fahren nur eingeschränkt und kleinste Störungen wirken sich sofort aus

Als die damalige Deutsche Bundesbahn 1991 ins ICE-Zeitalter startete waren die Schnellfahrstrecken Mannheim – Stuttgart und Hannover – Würzburg Garantien für den Erfolg des neuen Flaggschiffs. Seit 2019 werden diese Strecken nun unter mehrmonatigen Vollsperrungen saniert. Den Abschluss bildet aktuell die Strecke Fulda – Kirchheim – Kassel-Wilhelmshöhe, die von bis zu vier ICE, InterCity oder Flix-Train pro Stunde und Richtung befahren wird.

Ein Teil der Züge wird dabei zwischen Frankfurt und Kassel über die Main-Weser-Bahn via Gießen umgeleitet. Die anderen Züge finden sich im zwischen Fulda und Bebra ohnehin stark ausgelasteten Abschnitt der Nord-Süd-Strecke wieder. Für die Personale der verschiedenen Unternehmen sind am 1. April, als

die Sperrung begann, in gewisser Weise spannende Zeiten angebrochen. Denn die ins bundesweite Geflecht der Personenzüge eingebundenen ICEs bringen nicht nur die Fahrpläne der Güterzüge, sondern auch des Nahverkehrs teilweise gehörig durcheinander.

Kapazitäten sind knapp

Ein weiterer „Flaschenhals“ ist hierbei der Abschnitt Bebra – Kassel: Die Züge von cantus halten zwischen Melsungen und Kassel auf allen Stationen und ersetzen dadurch die RegioTram. Statt den üblichen vier sind momentan dort nur zwei Nahverkehrszüge pro Stunde und Richtung unterwegs – um Trassen für die ICE freizumachen.

Gleichzeitig gibt es allerdings keine guten und praktikablen Überholmöglichkeiten mehr

zwischen Bebra und Kassel – der Sparwut vergangener Jahrzehnte sei Dank. Die Nahverkehrszüge müssen entweder außerhalb eines Bahnsteigs die Überholung abwarten oder im durchgehenden Hauptgleis stehenbleiben, während die ICEs „durchs Nebengleis“ überholen.

Die Sperrung der Strecke über Kirchheim sorgt zudem dafür, dass auch der Güterverkehr nachts nun noch intensiver über Bebra „brummt“ als ohnehin. Kleinste Störungen oder kurzfristig notwendige Instandhaltungsarbeiten wirken sich allerdings sofort aus. Der Rangierbahnhof Bebra verfügt zwar noch über viele Gleise, die kurzfristig zum Zurückhalten von Zügen genutzt werden können. Doch binnen kürzester Zeit sind auch diese schnell mit Zügen gefüllt.

**„Full House“ in Bebra Rbf am 7. Juli 2023:
Wegen der Sperre der Schnellfahrstrecke
Kassel – Fulda warten zahlreiche Güterzüge
auf eine Trasse auf den dicht
belegten Strecken in Osthessen**

Patrick Rehn



Bisheriger „Höhepunkt“ dürfte die Nacht vom 12. auf den 13. Mai gewesen sein, als mit den ICE 377, ICE 695 und ICE 697 drei Züge mit 1.900 Fahrgästen in Bebra „strandeten“: Die Züge brachten aufgrund von Problemen bei Bauarbeiten und einer Stellwerksstörung mehrere Stunden Verspätung mit, ehe aufgrund eines Notarztzeinsatz am Gleis bei Oberhausen ihre Reise erneut unterbrochen wurde. Feuerwehr, Rotes Kreuz, der Pächter des Bebraer Lokschuppens II, der Bürgermeister und weitere Freiwillige kümmerten sich in jener Nacht am Bahnhof Bebra um die Versorgung der teils sehr durstigen Fahrgäste – denn die Vorräte in den Zügen waren teilweise komplett erschöpft.

Dienst mit Besonnenheit

Für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in und um Bebra sowie die Fahrgäste bleiben die Zeiten bis zum Fahrplanwechsel im Dezember also spannend. Dank Erfahrung, Besonnenheit und guter interner Absprachen zwischen den Personalen läuft es trotz der Schwierigkeiten gut. Hoffen wir, dass es so bleibt. PR



DB Regio wird das Expresskrenz Bremen/Niedersachsen (Foto: RE 1 bei Nienburg, 26. Mai 2023) nach 2024 weiter betreiben Jürgen Hörstel

EXPRESSKREUZ BREMEN/NIEDERSACHSEN

DB Regio gewinnt Ausschreibung

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat Anfang Juli 2023 das Expresskrenz Bremen/Niedersachsen an DB Regio vergeben. Die Fahrzeuge, 34 Coradia Stream HC von Alstom, werden von der LNVG zur Verfügung gestellt. Allerdings ist jetzt schon bekannt, dass im Dezember 2024 nur zehn Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden, die auf dem RE 8 Hannover – Bremerhaven-Lehe zum Einsatz kommen sollen (LM berichtete). Deren Einsatz auf dem RE 9 (Osnabrück – Bremerhaven-Lehe) und RE 1 (Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole/Wilhelmshaven) startet daher mit einem Jahr Verzögerung, sodass die Direktverbindung zwischen Hannover und Wilhelmshaven (mit Stärken/Schwächen in Oldenburg) ebenfalls ein Jahr länger auf sich warten lässt. Der Vertrag hat eine Mindestlaufzeit von 13 Jahren. DB Regio war der einzige Bieter. Das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenverkehr Mofair kritisierte einseitige Ausschreibungsbedingungen, die es anderen Anbietern unmöglich gemacht hätten, an der Vergabe teilzunehmen. Sie führten zu Monopolpreisen. RM

VERSUCHE AUF GRENZSTRECKEN

ICE3neo in die Niederlande

Ein ICE3neo-Triebzug der DB absolvierte im Juni in den Niederlanden Testfahrten auf den Grenzstrecken nach Deutschland und Belgien. Dabei handelte es sich um sogenannte Übergangsversuche zum Zwecke des ETCS-Sicherheitssystems. Am 19. Juni starteten die Testfahrten mit dem ICE 3neo auf der Strecke Kaldenkirchen – Venlo. Tags darauf wurde die Strecke Duisburg – Emmerich – Arnhem befahren. Am 21. Juni 2023 ging es von Amsterdam nach Zwolle und von dort über Deventer und Hengelo nach Bad Bentheim. MMÜ/GF

Aus Richtung Bad Bentheim nähert sich am 21. Juni 2023 Tz 8002 als Zug 13401 dem niederländischen Bahnhof Oldenzaal Guus Ferrée



DEUTSCHLAND | TICKER

VTG baut Werk in Brandenburg

Der Waggonvermieter VTG investiert im brandenburgischen Großbränden in den Neubau eines Werks für die Instandhaltung und Reparatur der eigenen Güterwagenflotte. Mit einer Instandhaltungskapazität von rund 2.000 Güterwagen pro Jahr soll das Werk dem Unternehmen mehr Flexibilität und eine erhöhte Unabhängigkeit von externen Reparaturwerkstätten bieten. Es soll etwa 40 neue Arbeitsplätze schaffen und wird mit einem modernen Shopfloor-Management ausgestattet, bei dem die Führungskräfte direkt im Werk arbeiten, um effizientere Arbeitsprozesse zu gewährleisten. Die Inbetriebnahme ist für Anfang 2024 geplant. LM

Dieselnetz Sachsen-Anhalt an start

Im Betrieb klappt bei der DB-Tochter Regionalverkehre Start Deutschland (start) derzeit wenig. In Hessen gerät der Wasserstoffzug-Betrieb im Taunus immer mehr zum Desaster, während beim Heidekreuz der Zoff zwischen EVU und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) wegen monatelanger Schlechtleistung in eine neue Runde geht. Ungeachtet dessen konnte sich das Unternehmen das Dieselnetz Sachsen-Anhalt mit rund 9,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr sichern. Dessen Neuausschreibung wurde aufgrund der Abellio-Insolvenz erforderlich, der Vertrag mit Abellio Rail Mitteldeutschland wird vorzeitig zum Dezember 2024 gekündigt. Der neue Vertrag mit start hat eine Laufzeit von acht Jahren. Das Unternehmen wird die LINT 41 übernehmen, die weiterhin bei der VIS Verkehrs Industrie Systeme in Halberstadt gewartet werden. RM

VIAS gewinnt Ruhr-Sieg-Netz

VIAS wird DB Regio im Dezember 2023 als Betreiber des Ruhr-Sieg-Netzes ablösen. Mit dem Betrieb des Netzes war ursprünglich Abellio beauftragt. Nach der Insolvenz im Februar 2022 erfolgte eine Notvergabe für den Weiterbetrieb an DB Regio. Da diese maximal eine Dauer von zwei Jahren umfassen kann, war nun eine Neuvergabe der Leistungen erforderlich. Die Laufzeit bis Ende 2034 orientiert sich am ursprünglich mit Abellio geschlossenen Verkehrsvertrag. Auch beim Fahrzeugeinsatz ändert sich nichts, sodass auf dem RE 16 (Essen – Hagen – Iserlohn), der RB 91 (Hagen – Iserlohn/Siegen) und der RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen) weiterhin die bekannten FLIRT zum Einsatz kommen werden. RM



Die bayerische Digitalministerin Judith Gerlach und DB-Vorstand Sigrig Nikutta vor der Kamerabrücke in Nürnberg

Thomas Kiewrok/DB AG

DB CARGO

KI im Schienengüterverkehr

Dr. Sigrig Nikutta, Vorstand Güterverkehr der Deutschen Bahn und Judith Gerlach, Bayerische Staatsministerin für Digitales, haben am 17. Juli 2023 am Rangierbahnhof Nürnberg den bundesweiten Praxisbetrieb für Anwendungen von Künstlicher Intelligenz (KI) im Schienengüterverkehr gestartet. Dabei erfasst eine Kamerabrücke durchfahrende Güterzüge von allen Seiten optisch. Die Bilder werden von einer KI-Anwendung analysiert und geben Hinweise zum Zustand von Wagen und Ladung. Das hilft, Güterwagen schneller zu reparieren. Die erste Kamerabrücke an einem Rangierbahnhof startete 2017 am Rangierbahnhof Nürnberg den Testbetrieb. Mittlerweile stehen insgesamt 13 Kamerabrücken in Nürnberg und sieben weiteren Standorten von DB Cargo, die sukzessive mit der neuen KI-Technologie ausgerüstet werden. LM

Wegen Bauarbeiten auf der Strecke München – Weilheim kam es im Juli 2023 zu Überführungsfahrten auf der Ammerseebahn Weilheim – Geltendorf. Am 6. Juli 2023 bringt 218 345 den TALENT 2442 216 bei St. Ottilien nach München

Frederik Buchleitner





Ein Kesselwagenzug mit 159 207 bei Retzbach-Zellingen am 5. Juli 2023: DB Cargo will mit solchen Wagen künftig auch gebundenen Wasserstoff von den Seehäfen zu den Verbrauchern bringen

Wolfgang Mauser

DB CARGO

Lösungen für Wasserstoff-Transporte

Gemeinsam mit Industrie erarbeitet DB Cargo Lösungen für den Transport von Wasserstoff. Die Güterbahn ist nach eigenen Angaben bereit, umgerechnet etwa 20 Terawattstunden auf der Schiene zu liefern. Das entspricht etwa 20 Prozent des geschätzten Wasserstoffbedarfs 2030, den die Bundesregierung auf rund 110 Terawattstunden schätzt. Import-Wasserstoff ist in der Regel nicht gasförmig, sondern in Chemikalien gebunden. DB Cargo hat in Zusammenarbeit mit Energieversorgern ein Konzept für den Transport zu Empfängern weitab von Seehäfen entwickelt. Der Wasserstoff wird in der Flüssigkeitsbindung belassen. Damit können die üblichen Druckgas- oder Schwarzstahl-Kesselwagen im Schienengüterverkehr genutzt werden. Erst nach dem Schienentransport wird das Ladegut wieder in seine Bestandteile „gecrackt“ und der Wasserstoff separiert. Zudem engagiert sich DB Cargo in der Entwicklung sogenannter Multi Element Gas Container (MEGC), mit denen die kleinteilige Verteilung von reinem Wasserstoff an dezentrale Kunden und Anwender (z. B. Wasserstoff-Tankstellen) ermöglicht werden soll. Ähnlich aufwändig ist auch der Transport von tiefkalt verflüssigtem Wasserstoff. Aufgrund der extrem niedrigen Temperatur (ca. -253 Grad Celsius) bedarf es auch hier besonderer Cryo-Container.

LM

THYSSEN KRUPP STEEL EUROPE

Umleiter über Wuppertal

Der Güterverkehr der TKSE von und nach Dornap-Hahnenfurt wurde infolge einer Sperrung in Düsseldorf-Gerresheim in den vergangenen Wochen über Wuppertal anstatt über Mettmann abgewickelt. Es kamen Diesellok-Doppeltraktionen zum Einsatz.

JMÜ/MMÜ

DEUTSCHLAND | NEWS

Unna – Fröndenberg bleibt länger gesperrt

Seit Sommer 2022 ist die Strecke Unna – Fröndenberg gesperrt, nachdem Schäden durch Dachsbauten in einem Bahndamm bei Frömmern entdeckt wurden. Wie DB Netz jüngst mitteilte, wird die Sperrung bis in das Jahr 2024 und damit deutlich länger als geplant dauern. Einen belastbarer Wiedereröffnungszeitpunkt möchte die DB erst nennen, wenn die Untersuchungen abgeschlossen sind – diese werden sich möglicherweise bis Herbst ziehen. AWA

WESTbahn bis Stuttgart

Die WESTbahn möchte ab Dezember 2023 eines ihrer Zugpaare Wien – München bis Stuttgart verlängern. Als Zwischenhalte sind München-Pasing, Augsburg und Ulm vorgesehen. Stuttgart soll täglich um 22:30 Uhr erreicht werden, zurück geht es für den KISS um 7:30 Uhr.

AWA

Güterzüge in Kalenborn

In Kalenborn wird wieder Holz verladen. Somit gibt es nun wieder Güterverkehr auf der Strecke. Bespannt sind die Züge mit 213 der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft.

JMÜ/MMÜ

DEUTSCHLAND | TICKER

Erzgebirgsbahn fährt weiter

Alles deutete darauf hin, dass die Erzgebirgsbahn (EGB) ab Juni 2024 nur noch als Infrastrukturunternehmen weiterexistiert. Für den Betrieb der RB 80 Chemnitz – Cranzahl, RB 81 Chemnitz – Olbernhau-Grünthal und RB 95 Zwickau – Johannegeorgenstadt hatte die DB-Tochter kein Angebot abgegeben. Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) plante in der Folge, das Dieselnetz Erzgebirge an die mehrheitlich im ZVMS-Besitz befindliche City-Bahn Chemnitz zu vergeben. Im September 2022 erfolgte die offizielle Bekanntgabe. Anfang des Jahres kündigte der ZVMS überraschenderweise eine Direktvergabe der RB 95 an die Länderbahn (DLB) an. Doch nun sah sich die EGB doch in der Lage, bis Dezember 2032 weiterzufahren, da die heute eingesetzten VT 642 nicht für andere Aufgaben innerhalb des DB-Konzerns abgezogen werden müssen. RM

Reaktivierung verschiebt sich weiter

Die Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken verschiebt sich erneut um mehrere Jahre. DB Netz geht davon aus, erst im Oktober 2025 mit dem Ausbau beginnen zu können. Bis Ende dieses Jahres erhofft sie sich Baurecht durch das zuständige Eisenbahn-Bundesamt. Noch 2022 ging man von einer Inbetriebnahme im Jahr 2026 aus. AWA

Güterverkehr auf der Ohratalbahn

Derzeit laufen die Reaktivierungsarbeiten für das Ohratalbahn-Teilstück Erleben – Ohrdruf, das seit zehn Jahren ohne Verkehr ist. In den vergangenen Monaten schaffte der Infrastrukturbetreiber ZossenRail die technischen Voraussetzungen für die Reaktivierung des zwölf Kilometer langen Abschnitts. Im Zuge dessen wurden Bahnübergänge repariert und die Gleise überprüft und freigeschnitten. Die Betriebsgenehmigung für den Güterverkehr steht noch aus. Geplant sind zwei wöchentliche Holzzüge. RM

HVO im Sauerland und Westfranken

Die Westfrankenbahn und DB Regio setzen im Sauerlandnetz sowie auf der Linie Schöllkrippen – Kahl (Main) – Hanau auf HVO-Biokraftstoff. Aus einem mobilen Tankcontainer in Fröndenberg können 20 Fahrzeuge unter anderem für die Linie RB 54 Unna – Fröndenberg – Neuenrade betankt werden. In Schöllkrippen werden sieben Fahrzeuge der Westfrankenbahn betankt. Die Beschaffung des HVO übernimmt DB Energie. JMÜ/MMÜ/PM



Wegen der Totalsanierung der Strecke Rottendorf – Neustadt (Aisch) verkehrt KT 50133 Lehrte MegaHub – Nürnberg Hafen ab Würzburg über Bamberg. Am 1. Juni 2023 rollt 185 262 mit KT 50133 bei Staffelbach durchs Maintal

Rainer Nenninger

SÜDWESTDEUTSCHE LANDESVERKEHRS-GMBH

Betreiber der Mireo-Plus-B-Flotte

Die Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG) bleibt Betreiber der Strecken des baden-württembergischen Netzes 8, das die Linien Achern – Ottenhöfen, Offenburg – Bad Griesbach, Offenburg Hausach – Freudenstadt/Hornberg und Biberach – Oberharmersbach-Riersbach umfasst. Bereits im Dezember 2023 erfolgt der Betriebsstart. Der Vertrag läuft 15 Jahre. Zum Einsatz kommen die vom Land beschafften Mireo Plus B von Siemens. Aufgrund einer fehlenden Weiche in Freudenstadt werden zwischen Hausach und Freudenstadt bis auf Weiteres Regio-Shuttle zum Einsatz kommen. Ab voraussichtlich 2025 wird die SWEG im Rahmen von Netz 8 auch den Verkehr auf der Hermann-Hesse-Bahn Calw – Weil der Stadt nach Renningen übernehmen. Als separates Los mit einer Laufzeit von drei Jahren ausgeschrieben wurde die Linie Offenburg – Straßburg. Die Verkehrsleistungen auf dieser Strecke werden von SWEG in Kooperation mit der französischen SNCF durchgeführt. RM

REGIONALBAHN BODENSEE-OBERSCHWABEN

DB Regio gewinnt im Südwesten

Das Land Baden-Württemberg hat DB Regio Ende Juni 2023 das Netz 54 „Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben“ an DB Regio vergeben. Das Unternehmen war der einzige Bieter, was aufgrund der Forderung nach Gebrauchtfahrzeugen nicht verwundert. Im Netz enthalten sind die RB-Verkehre auf den Strecken Radolfzell – Friedrichshafen, Aulendorf – Kißlegg – Leutkirch/Wangen, Sigmaringen – Aulendorf und Radolfzell – Stockach (aktuell von der SWEG betrieben), Einzelleistungen Aulendorf – Friedrichshafen, Friedrichshafen – Kressbronn, Albstadt-Ebingen – Sigmaringen und Sigmaringen – Gammertingen sowie der Ausflugsverkehr Stockach – Mengen, Aulendorf – Pfullendorf und Aulendorf – Bad Wurzach. DB Regio wird bis zu neun LINT 54 sowie eigene 650 einsetzen. Während deren Modernisierung einschließlich Lackierung im Landesdesign wird es vorübergehend zu einem 628-Revival kommen. Der Vertrag läuft maximal bis Dezember 2033. Damit kann flexibel auf den Zulauf der angedachten Akku-Hybrid-Flotte sowie auf die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn reagiert werden. RM

DEUTSCHLAND | NEWS

KV-Terminal in München

Die Deutsche Bahn (DB) plant den Bau eines neuen Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminal) auf den Flächen des Rangierbahnhofs München Nord. Dadurch entstehen zusätzliche Kapazitäten für den umweltfreundlichen Güterverkehr zwischen Straße und Schiene. Das neue Terminal wird pro Jahr bis zu 300.000 Ladeeinheiten umschlagen und die Gesamtkapazität im Raum München nahezu verdoppeln. Der Standort wurde nach einem umfangreichen Prüf- und Auswahlverfahren in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr ausgewählt. Die Verlagerung auf die Schiene soll etwa 75 Millionen LKW-Kilometer und rund 56 Tonne CO₂ pro Jahr einsparen. Die DB erstellt nun die Unterlagen für das weitere Verfahren. LM

Zollernalbbahn weiter mit LINT54

Das Land Baden-Württemberg hat Anfang Juli 2023 die Ausschreibung für Netz 57 „Zollernalbbahn“ gestartet. Das Netz umfasst die Strecken Tübingen – Sigmaringen, Hechingen – Gammertingen – Sigmaringen und den Ausflugsverkehr Hechingen – Eyach und Gammertingen – Engstingen sowie Balingen – Schömberg. Zum Einsatz kommen weiterhin die 18 LINT 54. Diese wurden kurzfristig erst vor wenigen Jahren neu beschafft und ersetzt im Dezember 2020 die Regio-Shuttle. AWA



Unterspült und einseitig abgesackt ist die Emscherbrücke in Dinslaken nach heftigen Unwettern

Markus Gayk/dpa

OBERHAUSEN - HAFEN EMMELSUM

Brückenschaden an der Walsumbahn

Aufgrund großer Wassermengen infolge Starkregens wurden die Dämme, die den Fluss Emscher kanalisieren, in Dinslaken (Kreis Wesel) aufgeweicht und teilweise unterspült. Dies führte auch zu starken Beschädigungen an den Widerlagern der Eisenbahnbrücke zwischen Walsum und Möllen an der eingleisigen und nicht elektrifizierten Güterzugstrecke Oberhausen West – Spellen – Hafen Emmelsum. Die Brücke sackte nach Berichten von Anwohnern am 23. Juni 2023 mit einem lauten Knall ab. Die Bahnstrecke ist nun nördlich von Walsum bis auf Weiteres vom Schienennetz abgetrennt. Damit können der Hafen Emmelsum, wo unter anderem eine Spedition, ein Container-Terminal sowie ein Aluminiumwerk ansässig sind, vorerst nicht bedient werden. Nun wird der zügige Rückbau der Brücke angestrebt, welche bislang nur einige Dezimeter abgesackt ist. Damit soll dem drohenden vollständigen Absinken des Bauwerks in die Emscher vorgebeugt werden, wodurch das Wasser dann eventuell nicht mehr ungehindert abfließen könnte. Ein Zeitplan für den Neubau der Eisenbahnbrücke ist bislang nicht bekannt. Perspektivisch ist die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Walsumbahn geplant. In diesem Zusammenhang soll auch die nördliche Anbindung der Strecke an den Knoten Wesel (Strecke Oberhausen – Emmerich) wieder hergestellt werden, welche seit 1945 unterbrochen ist. RM

218 396 der BEG hat mit ihrem Zug das Aluminiumwerk Voerde verlassen, das an die Hafensbahn Emmelsum angebunden ist. Aufgrund des Brückenschadens können dort vorerst keine Züge fahren

Roland Wirtz



DEUTSCHLAND | TICKER**TRAXX-Großauftrag für Alstom**

Alstom und Northrail AG haben Ende Juni 2023 den Abschluss eines Rahmenvertrags über 50 Mehrsystem-Traxx mit einem Full-Service-Wartungspaket für bis zu 16 Jahre bekannt gegeben. Die Investition wurde von Northrail für die Infrastruktur-Investmentgesellschaft RIVE Private Investment (RIVE) arrangiert und strukturiert. Northrail wird als Asset Manager und Leasinggeber der Lokomotiven fungieren. Die Produktion wird im Alstom-Werk Kassel erfolgen und soll 2025 beginnen. AWA

EfW verkauft 218 455

Die EfW-Verkehrsgesellschaft hat für 218 455 im Juni 2023 einen Käufer gefunden. Die altrot lackierte Maschine kommt nun für das Bahnbauunternehmen Joseph Hubert zum Einsatz. AWA

DE 18 für BBL

BBL Logistik und Vossloh haben Ende Juni 2023 einen Kaufvertrag über zehn Dieselloks des Typs DE 18 unterzeichnet. Sie werden nach ihrer Auslieferung, welche im Juni 2024 abgeschlossen sein soll, bundesweit im Bahnbau- und Logistikverkehr zum Einsatz kommen. AWA

Siegsdorf: Umbau verschoben

Der für 2023 vorgesehene Umbau des Bahnhofs Siegsdorf an der Strecke Traunstein – Ruhpolding wird auf 2024 verschoben. Dabei soll der bisherige Inselbahnsteig zwischen Gleis 1 und 2 auf die Außenseite verlegt werden. Die bisherige Reisendensicherung durch den Fahrdienstleiter in Siegsdorf fällt dadurch weg. Außerdem werden die Schrankenanlagen und die Nebenbahnlichtsignale ersetzt. Die neuen Ks-Signale sind bereits 2022 aufgestellt worden, aber nicht in Betrieb. Mit dem Umbau verschwindet auch das Hebelstellwerk für die beiden Weichen und der Fahrdienstleiterposten. Die einzige Station mit Kreuzungsmöglichkeit auf der Strecke wird dann vom ESTW Mühlendorf aus ferngesteuert. PSM

Weitere Eurodual für hvle

Die Havelländische Eisenbahn (hvle) erhält eine weitere Eurodual. Anfang Juli 2023 wurde der Vertrag mit European Loc Pool (ELP) bekannt gegeben. Die Lieferung soll in den kommenden Wochen erfolgen. RM

Dritte Eurodual für BELog

BELog erhält Ende 2023 eine dritte Eurodual von European Loc Pool (ELP). Die Maschine wird primär im Baustoffverkehr zwischen Mittel- und Süddeutschland eingesetzt. AWA



Polregio-Link SA139-032 hat am 11. Juni 2023 als RB 5465 nach Zielona Gora Ausfahrt aus Cottbus Hbf erhalten

Frank Heilmann

COTTBUS – GUBEN – ZIELONA GORA**Grenzverkehr verlängert**

Am 11. Juni 2023 wurde der Grenzverkehr zwischen Zielona Gora, Czerwiensk und Guben bis Cottbus verlängert. Ankunft in Cottbus Hbf ist um 9:40 Uhr und 17:23 Uhr, Abfahrt um 9:56 Uhr und 18:17 Uhr. Die RB 92 verkehrt samstags, sonntags und an Feiertagen in Polen. An den Verkehrstagen finden zwei Fahrten je Richtung statt. Es gibt keine Zwischenhalte zwischen Guben und Cottbus. Eingesetzt wird weiterhin der Pesa Link-Triebwagen von Polregio in Zusammenarbeit mit DB Regio Nordost. Vertreter von Politik oder Verbänden waren bei der Eröffnung nicht anwesend. An den ersten drei Verkehrstagen kam es zu mehreren Verspätungen, am 18. Juni fielen beide Zugpaare ohne vorherige Ankündigung aus. FH

HAVELLÄNDISCHE EISENBAHN**TRAXX für die Marschbahn**

In den vergangenen Monaten suchte der schleswig-holsteinische Aufgabenträger Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (nah.sh) händeringend nach Diesel-TRAXX mit Nahverkehrspaket als Verstärkung für den RE-Verkehr auf der Marschbahn Hamburg – Westerland (Sylt). Die 15 derzeit eingesetzten Loks der Baureihe 245.2 sind sehr unzuverlässig, weshalb der Fuhrpark verstärkt werden soll. Fündig wurde das Land bei der Havelländischen Eisenbahn (hvle). Diese lässt sich den künftigen Mieteneinsatz von 246 001 und 010 teuer bezahlen. Für den neunjährigen Einsatz, der mit Beginn des neuen Verkehrsvertrags im Dezember 2025 starten wird, werden insgesamt rund neun Millionen Euro fällig. AWA

Der Frankenbach-Containerzug Mainz – Dillingen (Saar) ist seit Ende 2022 bei Tageslicht in der Pfalz unterwegs. Am 18. Juni 2023 wartet der mit 187 327 bespannte KV-Zug wegen Böschungsbränden in Neustadt (Weinstr) auf die Weiterfahrt

Florian Bender





Eine sichere Leistung der Baureihe 181 der Schlunß Eisenbahn Logistik ist der „Mercedeszug“ von Bremerhaven nach Worms. Am 12. Juni 2023 durchleitet 181 231 Lübbberstedt mit dem Zug

Volker Thalhäuser (oben)/Jörg Heinen (unten)

Fernab seines angestammten Einsatzgebietes ist 420 960 der S-Bahn München am 4. Juli 2023 unterwegs: Auf Überführungsfahrt von Aachen nach Aschaffenburg rollt er an der Stadtmauer von Oberwesel am Mittelrhein entlang





DB Cargo setzt seit Juni 2023 TRAXX-Lokomotiven des Leasingunternehmens Akiem ein. 185 572 bringt am 12. Juli 2023 einen Güterzug von Braunschweig nach München Ost (Foto in Kassel Rbf)

Patrick Rehn

AKIEM

TRAXX an DB Cargo vermietet

Der Bestand an TRAXX-Elloks bei der französischen Leasing-Gesellschaft Akiem erhält Zuwachs: Anfang 2023 übernahm man von MRCE einige Maschinen, die jetzt für DB Cargo laufen. Außerdem unterzeichnete das Unternehmen einen Rahmenvertrag über weitere 100 Loks mit Alstom

Die französische Leasinggesellschaft Akiem setzt weiter auf TRAXX-Lokomotiven. Mit Alstom schloss das Unternehmen im Juli 2023 einen Rahmenvertrag über 100 TRAXX-Universal-Mehrsystemlokomotiven (MS3). Der erste Abruf umfasst 65 Lokomotiven. Die bis zu 160 km/h schnellen Maschinen sollen in zwölf europäischen Ländern zum Einsatz kommen und werden mit Atlas ausgestattet sein, Alstoms fahrzeugeitiger Lösung für das Europäische Zugsicherungssystem (ETCS). Ein Teil der Loks wird mit einem Diesel- oder Batterieantrieb als „Last Mile“-Funktion geliefert.

MRCE-Loks übernommen

Zulauf zur TRAXX-Flotte erhielt Akiem außerdem von anderer Seite: Die 2005 und 2006 bei Bombardier in Kassel hergestellten Lokomotiven mit den Num-

mern 185 544, 185 566, 185 570 und 185 572 wechselten zum Jahresbeginn 2023 vom Unternehmen MRCE zu Akiem, da sich MRCE im Rahmen einer Flottenbereinigung von verschiedenen älteren Baureihen trennt. Die Lokomotiven wurden im heutigen Alstom-Werk Kassel kürzlich eingehend untersucht und neu lackiert: Im auffälligen Silber mit roten Tupfen gelangen die Loks nun bei DB Cargo zum Einsatz.

Den Anfang machten 185 544 und 185 566, welche am 22. Juni durch DB Cargo übernommen wurden: Beide Loks bespannten am 23. Juni zwei Züge des Einzelwagenverkehrs von Kassel Rbf nach Seelze Rbf, ehe sie gemeinsam am 24. Juni einen weiteren Zug des Einzelwagenverkehrs nach Magdeburg-Rothensee brachten. Hier wurden beide Loks mit erforderlichen Ausrüstungsgegenständen ausgestattet

und gelangten ab 26. Juni in den regulären Einsatz.

Die Loks mit den Nummern 185 570 und 185 572 gelangten am 6. Juli auf recht ähnliche Weise zu DB Cargo: Beide Loks fuhrten nach der Übernahme noch am selben Abend mit einem Einzelwagenzug von Kassel nach Seelze und wurden dann dort ausgerüstet, ehe sie am 7. Juli in den Plandienst kamen.

DB Cargo mit AC1 und AC2

Für die Loks wurde kein eigener Umlaufplan erstellt, sodass sie bundesweit anzutreffen sind. Als Besonderheit ist zu erwähnen, dass 185 544 als TRAXX AC1 zur ersten Generation zählt und noch über den alten Lokkasten (analog zu den DB-Loks 185 001 bis 200) verfügt, während die anderen drei Loks zum Typ TRAXX AC2 (neuerer Lokkasten, bei der DB ab 185 201) gehören. PR/LM



WLE 82 erhält eine neue HU. Mit dem Kieszug Sachsendorf – Spelle passiert sie am 5. Juli 2023 den Bahnhof von Rinkerode Matthias Forthaus

WESTFÄLISCHE LANDES-EISENBAHN

Lok 82 erhält Hauptuntersuchung

Die Lok 82 (NVR-Nummer: 91 80 6187 010-4 D-WLE) der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) hatte Anfang Juli 2023 ihre letzten Einsätze vor Fristablauf. Die Hauptuntersuchung findet im Alstom-Werk Kassel statt. Anschließend ist geplant, die Lok in aktuellen Unternehmensfarben einer namhaften Brauerei aus dem Sauerland zu bekleben. Die Lok war 2015 vom Bombardier an die WLE geliefert worden und verfügt zusätzlich zum E-Antrieb über eine Last-Mile-Batterie und einen Dieselmotor. MFH

SÜDOSTBAYERNBAHN

Ideenzug im Fahrgastbetrieb

Der bereits im Jahr 2019 angekündigte und im Jahr 2022 vorgestellte Ideenzug – eigentlich ein Ideen-Doppelstockwagen – kommt seit Anfang Juli 2023 im Verkehr zwischen Mühldorf und München zum Einsatz. Der DABpza^{786.6} ist in normale Planzüge eingereiht und besitzt verschiedene Bereiche etwa für Familien, Büroarbeiten oder Entspannung, zudem bietet er eine neue Sitzqualität. JMÜ/MMÜ

Seit Anfang Juli 2023 rollt der „Ideenzug“ in einem Umlauf bei der Südostbayernbahn. Am 5. Juli 2023 ist der DABpza^{786.6} hinter 245 008 in RB 27046 nach Mühldorf eingereiht (Foto in München Hbf)

Florian Dürr



DEUTSCHLAND | NEWS

Keine Wasserstoffzüge für Rheinland-Pfalz

Der Zweckverband Schienenpersonen-nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord hat sein 2021 gestartetes Wasserstoffzug-Projekt im Juni 2023 abgebrochen. Grund ist eine Kostensteigerung von 80 Prozent innerhalb von zwei Jahren. Geplant war der Einsatz zwischen Kaisersesch, Koblenz und Limburg. AWA

HSL: Euro9000 zum Firmenjubiläum

HSL Logistik hat Ende Juni 2023 die Erste der fünf Stadler Euro9000 erhalten. 2019 307 wurde zum 20-jährigen Firmenjubiläum als bunte Jubiläumsllok („JubileeRider“) gestaltet. Gemietet werden die Sechsscher bei European Loc Pool (ELP). Sie können in Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Deutschland, Schweiz, Österreich und Italien eingesetzt werden. Die Auslieferung soll im September abgeschlossen sein. RM

enno: Weitere Fahrzeuge

Für mehr Doppeltraktionen und als Reserve bestellt der Regionalverband Großraum Braunschweig fünf weitere Coradia Continental bei Alstom nach. Die Fahrzeuge werden die 24 Bestandszüge im von Metronom betriebenen enno-Netz (Hannover – Wolfsburg, Hildesheim – Wolfsburg) ergänzen. AWA

DB-BAUREIHEN | TICKER

Baureihe 101

Seit Anfang Juli 2023 ist 101 088 wieder verkehrsfähig unterwegs. Ihre Beklebung für die Dampfbahnroute Sachsen trug die Lok rund eineinhalb Jahre. AWA

Baureihe 218

Mit mehrwöchiger Verspätung startete am 4. Juli 2023 der Einsatz einer 218 auf dem IRE Friedrichshafen – Basel (vgl. LM 8/23). In den ersten Tagen fuhr 218 417, sofern sie nicht in der Ulmer Werkstatt weilte. RM

Baureihe 425

Wegen Fahrzeugmangel im Teutoburger Wald-Netz mietete die eurobahn seit Jahreswechsel mehrere DB-425. Der Einsatz wurde planmäßig Ende Juni beendet, ohne dass der Fahrzeugengpass beseitigt wurde. AWA

Baureihe 429

Mit der Überführung von 429 026 und 029 ins Stillstandsmanagement Mukran endete am 9. Juni 2023 die Ära der FLIRT im Bh Rostock. AWA

Baureihe 628

Seit 28. Juni 2023 hilft der mintgrüne 628 486/673 „Maria“ bei der Südostbayernbahn aus. AWA



Ausbildung und Einweisung in Nordbayern: 1462 031 und 1462 032 sind am 7. Juli 2023 in Schweinfurt zu Gast

Patrick Rehn

BAUREIHE 1462/4462

Ausbildung und Einweisung

Wenn ab Dezember 2023 der neue Verkehrsvertrag für den Franken-Thüringen-Express gilt, werden neue Fahrzeuge die erste einige Jahre alten Triebzüge der Baureihe 442 ersetzen. Zum Einsatz kommen dann 18 vierteilige Elektrotriebzüge des Typs Desiro HC von Siemens, welche als Baureihe 1462 geführt werden. Für den Express-Verkehr über die Schnellfahrstrecke von Nürnberg über Coburg nach Erfurt befinden sich die ersten Exemplare der acht sechsteiligen Triebzüge der Baureihe 4462 – ebenfalls Desiro HC – derzeit in der Probe- und Abnahmephase. Die für 190 km/h ausgelegten Züge sind optisch gut an der anderen Bauform der Einstiegstüren zu erkennen: Diese verfügen aufgrund der speziellen Verriegelung und notwendigen Druckfestigkeit bei Begegnungen mit den bis zu 300 km/h schnellen ICE nur über einen Türflügel. Nachdem man am Jahresanfang erste Testfahrten unternahm, begann vor einigen Wochen die Ausbildung der Werkstatt- und Fahrdienstpersonale an den verschiedenen Standorten und Dienststellen. PR

BAUREIHEN-NEWS



Baureihe 423

Dieser Triebzug macht die S-Bahn München seit Ende Juni 2023 ein bisschen bunter. 423 286 erhielt eine Komplettbeklebung im Regenbogen-Look unter dem Motto „S-Bahn der Vielfalt“. Sie wirbt damit für ein friedliches und respektvolles Miteinander. Insgesamt 350 Quadratmeter Spezialfolie wurden auf dem Fahrzeug angebracht. Die Idee entstand im Rahmen des DB-Wettbewerbs „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“. RM/Foto: S-Bahn München – BK Media Solutions



Baureihe 218

Die S-Bahn Stuttgart hat eine neue Notfall-Lok. Nachdem an der bisher in diesen Diensten eingesetzten 218 486 die Frist Anfang Juli 2023 abgelaufen ist, benötigte die S-Bahn Stuttgart einen Ersatz für die Maschine. Die Nachfolgerin 218 473 erreichte hierzu das Bw Plochingen in der ersten Juliwoche, nachdem sie aus Kiel überführt wurde. Am 7. Juli 2023 stehen die alte (hinten) und die neue Notfalllok (vorne) abgestellt im Bw Plochingen. Peter Garke



Der neue ODEG-Triebzug 1622 006 erreicht am 18. Juni 2023 Treuenbrietzen als RB 62143 Jüterbog – Potsdam Hbf. Im Juli 2023 zog die ODEG alle LINT54 wieder aus dem Verkehr

Bodo Schulz

OSTDEUTSCHE EISENBAHN

LINT54 wieder abgestellt

Die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) hat alle Neufahrzeuge vom Typ LINT54 der Firma Alstom nach nur acht Wochen Einsatz aus dem Fahrgastbetrieb genommen. Grund dafür waren wiederholte erhebliche Qualitätsmängel. Insbesondere auf den Linien der RB 33 (Potsdam Hbf – Beelitz Stadt – Jüterbog), RB 37 (Berlin-Wannsee – Beelitz Stadt) und RB 51 (Brandenburg Hbf – Rathenow) kam es in den letzten Wochen zu wiederholten und unvorhersehbaren Ausfällen durch Mängel an den Fahrzeugen, teilte das Unternehmen am 12. Juli 2023 mit. Das Ersatzkonzept sieht nun den Einsatz der Stadler-GTW vor. Alstom hat die volle Unterstützung zur schnellstmöglichen Wiederinbetriebnahme der LINT54 zugesichert. LM

ELEKTRONETZ OBERELBE

2026 mit TWINDEXX und TALENT 2

DB Regio betreibt ab Dezember 2026 für 14 Jahre das Elektronetz Oberelbe. Dies ist das Ergebnis der federführend vom Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) neu gestarteten Ausschreibung. Dabei bedient sich DB Regio aus dem umfangreichen Gebrauchtfahrzeugpark. Auf dem RE 50 Dresden – Leipzig werden künftig fünf fünfteilige, doppelstöckige TWINDEXX-Garnituren mit den angetriebenen Steuerwagen 445 001 – 010 verkehren. Diese sind noch bis Dezember 2026 auf dem RE 5 Rostock/Stralsund – Berlin – Elsterwerda unterwegs. Deren Besonderheit ist der eingereihte Fahrradwagen mit üppigen 72 Radstellplätzen, für die jedoch kaum Bedarf besteht. Für den RE 15 Dresden – Hoyerswerda und den RE 18 Dresden – Cottbus nutzt DB Regio die bei der S-Bahn Mitteldeutschland arbeitslos werdenden TALENT 2-Vierteiler. Das betrifft auch die neue S6 Dresden – Elsterwerda-Biehla (heutige RB 31), die bis Dezember 2035 in das Netz Lausitz integriert und umlaufmäßig mit dem RE 13 Elsterwerda – Cottbus verknüpft wird. Auf der S6 wird jeweils ein Teil der Umläufe von den 442 und Mireo (Netz Lausitz) erbracht. RM

DEUTSCHLAND | NEWS

Werbe-145 bei RBH

Bei RBH Logistik gibt es seit Anfang Juli 2023 eine Werbelok. 145 021 wurde mit einer Komplettbeklebung als „RBH-Zeitgeist“ versehen. Die Maschine spiegelt die erste Drehstrom-Serienlok der Welt, die Henschel E 1200, wider, weshalb eine Hälfte im grün-orangen Design der ehemaligen RAG-Loks gestaltet ist. Die andere Lokhälfte ist im aktuellen blau-silbernen Firmendesign gehalten. Auf der seitlichen Zeittafel sind viele Meilensteine der Unternehmensgeschichte aus den vergangenen 110 Jahren vermerkt. RM

SBS: Kein Ersatzzug mehr

Zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2023 endete der Einsatz der Ersatzgarnitur von Wedler Franz Logistik (WFL) bei der SWEG Bahn Stuttgart (SBS). Weiterhin Bestand hat dagegen der n-Wagen-Umlauf von Train Rental (TR) zwischen Tübingen und Stuttgart. RM

SOB: 642-Einsatz später

Wenig überraschend hat die Südost-bayernbahn (SOB) den für Juni angedachten Start des 642-Einsatzes auf der Traun-Alz-Bahn verschoben. Gründe sind, dass noch zu wenig Fahrzeuge in Mühldorf vorhanden sind und die Ausbildung stockt. Daher gilt weiter das Ersatzkonzept. Neuer Starttermin ist im Dezember 2023. RM



Die 16 Jahre alte dieselhydraulische D 16 der Zillertalbahn hat keine Zukunft – doch wodurch die mit fossilen Energieträgern betriebenen Fahrzeuge ersetzt werden sollen, ist äußerst umstritten Lucas Seematter

ZILLERTALBAHN

Weiterhin Streit um Wasserstoff

Mitte Juni schien die Entscheidung zugunsten von Wasserstoff-Triebwagen im Zillertal endgültig gefallen. Doch kurz darauf erschütterten Plagiatsvorwürfe gegen den Technikvorstand der Bahn und ein neues Gutachten das Bahnunternehmen und die Tiroler Politik erneut

Nach dem Beschluss der Tiroler ÖVP-SPÖ-Regierung vom 20. Juni 2023, die 32 Kilometer lange Zillertalbahn (ZB) mit Wasserstoff-Triebwagen zu betreiben, schien der erbitterte Streit um die zukünftige Antriebstechnik beendet. Doch kurz darauf kochten die Wogen erst richtig hoch, als Plagiatsvorwürfe gegen den Technikvorstand der ZB, Helmut Schreiner, hinsichtlich seiner Doktorarbeit aufkamen. In dieser – eingereicht an der Universität Riga – plädiert er vehement für Wasserstoffzüge. Sämtliche Berechnungen und Entscheidungsgrundlagen für das Projekt fußen auf Angaben von Schreiner, der damit seit 2017 betraut war.

Gemeinsam mit Franz Hörl, dem Aufsichtsratsvorsitzenden der ZB, gilt Schreiner als Initiator der „Wasserstoffmodellregion Zillertal“. Hörl ist zudem Nationalratsabgeordneter für die ÖVP und Skiliftbetreiber. Schreiner ist

inzwischen seines Amtes enthoben. Die Oppositionsparteien in Tirol fordern nun einen sofortigen Stopp des Projektes, dessen Energieeffizienz sehr kritisch gesehen wird. Doch die Verantwortlichen der ZB und die Regierung in Innsbruck halten daran fest.

Alternative Elektrozüge

Öl ins Feuer goss der Verkaufsleiter der Firma Stadler, Ansgar Brockmeyer. Gegenüber Medien meinte er zunächst, dass bei der Länge der Zillertalbahn ein klassischer Batteriezug wirtschaftlicher sei. Bereits einen Tag später ließ aber die Firma Stadler, die als Produzent des Wasserstoffzuges vorgesehen ist, verlauten, dieser sei für das Zillertal weiterhin ein zukunftssträchtiges und rasch voranzutreibendes Mobilitätsprojekt. Ein aktuelles Gutachten des deutschen Beratungsunternehmens KCW für das Land Tirol, das öffentlich bis

Mitte Juli nicht bekannt war, errechnet Mehrkosten bis zu 180 Millionen bezogen auf 30 Jahre statt der von der Tiroler Regierung bisher angegebenen 83 Millionen. Bei einem Elektrobetrieb könnten laut KCW 97 Millionen Euro gespart werden. Als Alternativen gelten ein reiner Batteriezugbetrieb oder eine Elektrifizierung – gar mit Umspurung auf 1.435 Millimeter, um das Zillertal umsteigefrei erreichen zu können. KCW bringt daneben auch eine Teilelektrifizierung in Kombination von Elektrotriebzug mit Akku ins Spiel, die bisher nicht in Erwägung gezogen wurde.

Eine Elektrifizierung lehnen die ZB und Lokalpolitiker ab, weil Fahrleitungsmasten angeblich die Ortsbilder beeinträchtigen. Angesichts negativer Erfahrungen mit Wasserstoffzügen andernorts wäre Offenheit für Alternativen sinnvoll. MI/LM

ÖBB-FERNVERKEHR

RailJet-Doppelstockzüge

Die ÖBB bestellen weitere Doppelstockzüge aus der bestehenden Rahmenvereinbarung mit dem Fahrzeughersteller Stadler: 14 sechsteilige Züge für den Fernverkehr und 21 vierteilige Züge für den Nahverkehr mit einem Gesamtvolumen von rund 600 Millionen Euro. Bereits 2026 sollen die ersten RailJet-Doppelstockzüge auf der Weststrecke für die Fahrgäste im Einsatz sein. Mit Fertigstellung des Semmering-Basistunnels ist auch der Einsatz auf der Südstrecke geplant.

Die Fernverkehrstriebzüge entsprechen den neuen WESTBahn-Garnituren und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt. Sie sind auch für die langsamen RJ-Leistungen Wien – Salzburg mit vielen Halten vorgesehen. Die RJ-Züge sind 160 Meter lang, weisen 480 Sitzplätze, zwei Rollstuhlplätze, acht Fahrradabstellplätze und WCs sowie zwölf Einstiegstüren pro Fahrzeugseite auf. Zwei Cateringzonen ersetzen einen Speisewagen.

Im ersten Abruf aus der Rahmenvereinbarung mit Stadler wurden im April 2022 bereits 20 sechsteilige und 21 vierteilige Cityjet-Doppelstockgarnituren bestellt. Nun folgen beim zweiten Abruf weitere 21 vierteilige Garnituren für den Einsatz in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Damit werden insgesamt 62 Cityjet „Doppelstock neu“ für die Ostregion vorhanden sein. Der erste neue Zug soll planmäßig Anfang 2026 seine Fahrt aufnehmen. Mit dem Zusatzauftrag für Stadler baut der Hersteller seinen Standort in Wien aus und wird dort bis zu 50 neue qualifizierte Arbeitsplätze schaffen.

MI/PM

VINDOBONA

Graz – Berlin wieder in einem Zug

Seit 1. Juli 2023 kann der „Vindobona“ wieder täglich zwischen Graz Hbf (ab 10:25/an 17:34) und Berlin Hbf (ab 06:17/an 21:56) verkehren. RJ 256/257 endeten bzw. begannen im letzten halben Jahr aufgrund von Bauarbeiten im deutschen Elbetal bereits in Děčín. Der traditionsreiche Zug nimmt seinen Weg nach Prag heute über Brno/Brünn statt wie früher über Gmünd NÖ und České Velenice. Die Reaktivierung von Verbindungen Wien – Prag über die Franz-Josefs-Bahn ist im Gespräch.

PM

Mehrsystemlokom 1216 249 der České dráhy legt mit dem „Vindobona“ nach Graz in Wien Hbf einen Halt ein

Harald Eisenberger/ÖBB



ÖSTERREICH | NEWS

Ausbau der Pottendorfer Linie vor dem Abschluss

Der Ausbau der Pottendorfer Linie (KBS 511/512), die seit 1. Juli gesperrt ist, zählt zu den Schlüsselprojekten an der Südstrecke. Derzeit erfolgt der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf. Danach ist diese Linie zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt durchgehend zweigleisig. Das ist eine wichtige Maßnahme zur Kapazitätserweiterung der Südstrecke, der damit in der Relation Wien – Wiener Neustadt insgesamt vier Gleise zur Verfügung stehen. Nach Aufhebung der Sperre am 4. September 2023 fahren die Züge zwischen Münchendorf und Wampersdorf über den neu errichteten Streckenabschnitt durch Ebreichsdorf und halten dort im neuen Bahnhof. Die derzeitige Bestandsstrecke wird mit Eröffnung der neuen Strecke aufgelassen und rückgebaut.

JMÜ/MMÜ

Nordwestbahn-Sanierung

Zwischen 1. Juli und frühem Morgen des 4. September 2023 ist die Nordwestbahn (KBS 903 Wien Meidling – Znojmo/Znaim) zwischen Stockerau und Zellerndorf gesperrt. Neben Infrastrukturarbeiten und Baumaßnahmen an Bahnübergängen werden die Bahnsteige auf 200 Meter verlängert, um längere Züge einsetzen zu können. Das betrifft die Stationen Göllersdorf, Würnitz-Hetzmannsdorf, Guntersdorf und Unterretzbach. Zwischen Stockerau und Znojmo verkehren Busse im Schienenersatzverkehr, der Güterverkehr wird über Laa an der Thaya umgeleitet. Im Bauzugdienst kommen auch 2016 der ÖBB zum Einsatz.

JMÜ/MMÜ

Modernisierung der Linzer Lokalbahn LILO

Stern & Hafferl modernisiert den Bahnhof Alkoven. Dieser erhält einen neu gestalteten, barrierefreien Mittelbahnsteig und einen wettergeschützten Wartebereich. In Vorbereitung auf den geplanten 15-Minuten-Takt der LILO werden elektrische Weichen eingebaut. Dies erlaubt höhere Fahrgeschwindigkeiten und somit auch verbesserte Reisezeiten. Ein zentrales Element des modernen Bahnhofes wird die neue Park-and-Ride-Anlage mit 57 Park-and-Ride-Stellplätzen, zehn Mofa-Abstellplätzen und 80 Fahrradstellflächen. Damit wird der Bahnhof zur modernen Mobilitätsdrehscheibe transformiert. PM

ÖSTERREICH | TICKER

Abschied von einer Glücklosen

Die fünf Lokomotiven der Reihe 1822 sollten die Vorläufer zur Ausbildung einer Mehrsystemlokomotive für den grenzüberschreitenden Verkehr in Nord-Süd-Richtung werden, was misslang. Nach Einsätzen im Korridorverkehr Innsbruck – Südtirol – Lienz wurden im Jahr 2005 die 1822 002 und 004 an das polnische EVU PTKiGK verkauft, die beide Loks vor Kohlezügen einsetzte und später verschrottete. Die anderen drei Loks wurden nach Außerdienststellung durch die ÖBB im Jahr 2014 gelegentlich von der Firma DPB Rail Technical Service im Güterverkehr verwendet. Mitte 2023 erfolgte der Verkauf dieser Maschinen an das polnische EVU SKPL. Die 1822 001 und 004 werden dort im Güterverkehr eingesetzt, die 1822 003 (orange lackiert) dient als Ersatzteilsponder. MI

Neuer Lack für NJ-Werbeloks

Die Werbeloks für den ÖBB-Nightjet 1116 195 und die 1216 012 erhielten eine Folierung, die im Design dem Railjet ähnelt. Anstatt der roten Farbtöne wurde Nachtblau verwendet. Bei ihrer Neulackierung im TS-Werk Linz verlor 1116 195 das zusätzliche Sternendekor an den Seitenwänden. Sie ist seit 19. Juni 2023 wieder im Betrieb. Auch die nach Italien eingesetzte zweite Nightjet-Werbelok 1216 012 bekommt einen neuen Lack. MI

Sperre auf der Murtalbahn

Aufgrund von Gleisbauarbeiten werden auf der Teilstrecke Unzmarkt – Murau vom 28. August (Betriebsbeginn) bis 10. September 2023 (Betriebsschluss) alle Züge im Schienenersatzverkehr geführt. Eine Fahrradmitnahme ist in den Bussen nicht möglich. Ausgenommen ist der „Murradler“ (Züge 8722/8723), hier kann das Fahrrad auch im Bus befördert werden. PM

Salzburger Lokalbahn

Wegen des Umbaus des Bahnhofs Bürmoos ist die Strecke Bürmoos – Lamprechtshausen der Salzburger Lokalbahn vom 8. Juli bis Ende Oktober 2023 gesperrt. Am Nachmittag enden bzw. beginnen auch die werktäglichen Verstärkerzüge zwischen Salzburg Hbf und Bürmoos bereits in Oberndorf Bf. Im Zuge des Umbaus erhält der Bahnhof Bürmoos eine zweigleisige Ausfahrt in Richtung Salzburg, einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen und eine Personenunterführung mit Aufzügen. Der Verkehr auf der Strecke nach Ostermiething ist durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt. PM



Am 19. Juni 2023 bespannen 2016 034 und 2070 059 in Spratzern den abendlichen Güterzug nach St. Pölten

Matthias Müller

ST. PÖLTEN – HAINFELD / – SCHRAMBACH**Gemischtes Doppel am Abend**

Die KBS 113 St. Pölten – Hainfeld verband bis 2004 die niederösterreichische Hauptstadt mit Leobersdorf an der Südbahn, dann wurde der Abschnitt über den Gerichtsberg (Hainfeld – Weissenbach-Neuhaus) stillgelegt. Heute fahren Reisezüge zwischen St. Pölten und dem Hauptort des Gölsentals im Zwei-Stunden-Takt. Durch ebenfalls zweistündlich verkehrende Züge Hainfeld – Schrambach besteht mit Umsteigen in Traisen jede Stunde eine Verbindung. Bei der Strecke Traisen – Schrambach handelt es sich um das Reststück der Traisentalbahn, die bis 1988 bis Kernhof und bis 2010 noch bis St. Aegyda am Neuwalde betrieben wurde. Südlich von Wilhelmsburg ist die KBS 113 wegen Bauarbeiten derzeit bis 4. September gesperrt.

Abends bringt ein Verschiebungszug reichlich Güterwagen von der nur mehr dem Güterverkehr dienenden Station Spratzern nach St. Pölten. Ihn bespannen zwei Lokomotiven, als zweite Lok ist die in Spratzern tätige 2070 am Zug. Bis 2025 wird die Bahn nach Hainfeld elektrifiziert. Auch die Strecke Traisen – Schrambach – Freiland soll bis 2026 unter Fahrdraht kommen.

JMÜ/MMÜ/LM

REIHE 1142**Ausnahme Schnellzüge**

Von den ursprünglich 257 Loks der Reihe 1042 sind derzeit nur noch weniger als zehn Lokomotiven im Einsatz. Sie sind alle in Linz zusammengefasst und fahren von dort aus meist mit Nahverkehrszügen in die umliegenden Regionen. Selten sind jedoch Leistungen im höherwertigen Fernverkehr geworden, da die Reihe 1142 nur eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h aufweist. Bei einem Triebfahrzeugmangel verirren sich aber trotzdem manchmal 1142er in IC-Dienste der Reihe 1144. Vor allem zwischen Graz und Linz oder Spielfeld-Strass sind solche Leistungen noch ohne Einschränkungen möglich, da auf diesen Verbindungen nur kurze Abschnitte mit bis zu 160 km/h gefahren werden können und auch die Triebfahrzeugführer noch umfangreich geschult sind. Weiter in den Westen bis Salzburg oder Innsbruck scheitern die Einsätze meist an den weniger werdenden kundigen Triebfahrzeugführern. MLE

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



nur

€ 14,90

statt € 25,80

2 Ausgaben
portofrei ins Haus

Sie sparen jetzt über **42%**
gegenüber dem Kioskpreis

3 gute Gründe, das neue BahnExtra zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Ausgabe BahnExtra 5/23
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk

Der Expresszug nach Berlin

Ein Tagesaufenthalt in der Hauptstadt der DDR - nicht mehr und nicht weniger machten die Städte-Express-Züge möglich, die ab 1976 die (meisten) Bezirkshauptstädte des Landes mit Ost-Berlin verbanden. Mit neuen Wagen, wenig Halten und viel Komfort

prägten sie den Dienstreiseverkehr der Deutschen Reichsbahn. Bahn Extra erinnert an diesen Paradezug, seine Konzepte, seine Fahrzeuge - und daran, was aus ihm wurde. Mehr in Bahn Extra 5-2023.



Gleich bestellen unter www.bahn-extra.de/abo

SCHWEIZ | TICKER

SBB beschaffen PWFZ

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beschaffen beim Hersteller Gföller Fahrzeugbau und Containertechnik bis zu 30 neue Personal- und Werkstattfahrzeuge (PWFZ). Dabei handelt es sich um Instandhaltungs- und Arbeitswagen für das Netz. Die Kosten belaufen sich auf 104 Millionen Euro. FFÖ

SZU: 17 Triebzüge ausgeschrieben

Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) plant die Beschaffung von 17 neuen S-Bahn-Triebzügen. Eine entsprechende Ausschreibung über 64 Meter lange, einstöckige Einheiten mit der Bezeichnung RBe 560 ist kürzlich gestartet. Sie sollen die primär doppelstöckigen, lokbespannten Kompositionen auf der Sihltalbahn S4 ersetzen. Der Einsatz ist ab 2027 geplant. FFÖ

RhB: Umgebaute Bahnhöfe eröffnet

Am 10. Juni eröffnete die RhB die erneuerten Bahnhöfe Bever und Pontresina. In beiden Stationen wurden die Gleis- und Publikumsanlagen in den vergangenen Jahren umgestaltet. Teil des Projekts ist auch die 2020 eröffnete Doppelspur Bever – Samedan. FFÖ

SBB Cargo verkauft Am 843

SBB Cargo hat ihre 44 Vossloh-Diesellangrierloks der Reihe Am 843 an das Leasingunternehmen Nordic Re-Finance verkauft und direkt für fünf Jahre zurückgemietet. SBB Cargo sieht diese Sale-and-lease-back-Transaktion als Schritt zu einer einheitlichen Flotte von Hybridlokomotiven. Nach Ende der Miete sollen die Maschinen im Ausland eingesetzt werden. AWA

Kein Ausbau nach Laufenburg

Die Basler S1 verkehrt ab Stein-Säckingen stündlich alternierend nach Laufenburg und Frick. Geplant ist eine Taktverdichtung auf dem Laufener Ast. Die Finanzierung für entsprechende Infrastrukturausbauten hat das Stimmvolk des Kantons Aargau nun aber abgelehnt. Eine Realisierung des Angebotsausbaus erfolgt damit erstmal nicht, da dieser auch in den Ausbauprogrammen des Bundes nicht enthalten ist. FFÖ

Umbau der Hafenbahn Basel

Um Platz für ein neues Wohnquartier zu schaffen, soll die Hafenbahn in Basel verlagert werden. Der heutige Hafenbahnhof soll vom Klybeckquai weiter ans Hafenbecken 2 wandern. Die Finanzierung läuft, die Planungen machen eine Realisierung erst in den 2030er-Jahren möglich. FFÖ



Am 9. Juni 2023 entgleiste bei der Rhätischen Bahn ein Bauzug zwischen Filisur und Preda nach nächtlichem Einsatz. Dadurch war die Albula-Linie zwischen Samedan und Filisur bis zum Mittag gesperrt. Als Folge wurden Züge durch den Vereinatunnel und das Prättigau umgeleitet. An diesem Tag passiert die Ge 4/4" 614 als Umleiterzug mit dem „Glacier-Express“ den Bahnhof Landquart, den der Zug normalerweise nicht durchfährt

Karl-Heinz Murr

REGIONALVERKEHR BERN-SOLOTHURN

Neue Triebzüge ausgeschrieben

Der RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) hat die Beschaffung einer neuen Triebzug-Generation ausgeschrieben. Ab 2027 sollen in einem ersten Los 12 bis 14 Einheiten für den RE Bern – Solothurn beschafft werden. Ziel ist die Ausmusterung der Be 4/12 62-72 „Seconda“, die derzeit auf der S8 und S9 zum Einsatz kommen und dort mit Lieferung der Neufahrzeuge durch die NEXt-Triebzüge des RE ersetzt werden sollen. In einem zweiten Los sollen ab 2029 weitere sechs bis zehn neue Einheiten als Kapazitätserweiterung (für Dreifachtraktionen) beschafft werden.

Positiver Rückblick auf 2022

Verhalten optimistisch stimmt ein Blick auf die Bilanz: Der RBS hat 2022 mit 22 Millionen Fahrgästen mehr Passagiere transportiert als noch 2021. Allerdings liegen die Zahlen immer noch 17 Prozent unter dem Niveau von 2019. Das Geschäftsjahr konnte mit einem Gewinn von 4,8 Millionen Franken abgeschlossen werden. FFÖ

CARGO SOUS TERRAIN

Probeprobungen für Tunnelprojekt

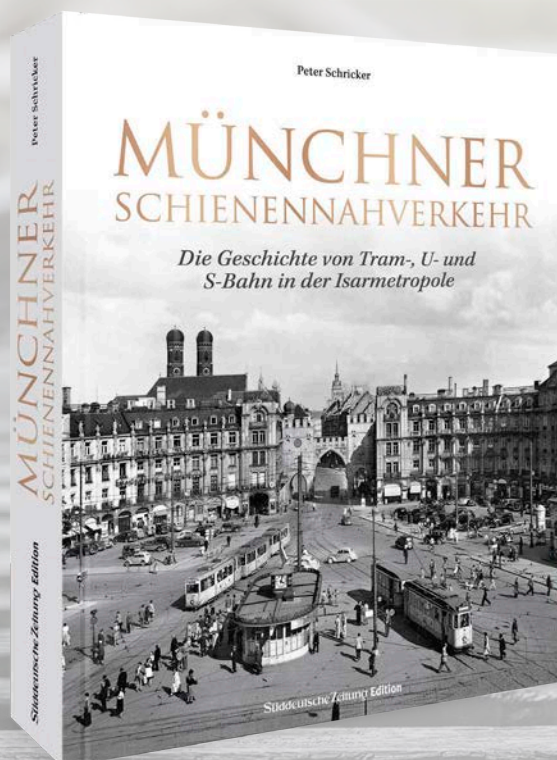
Das Unternehmen Cargo Sous Terrain (CST) verfolgt das Ziel, in der Schweiz ein unterirdisches Tunnelsystem für den Güterverkehr zu bauen. Im Vollausbau ist ein 500 Kilometer langes Netz vorgesehen. Die erste Etappe soll rund 68 Kilometer von Härkingen/Niederbipp nach Zürich führen. CST hat nun erstmals Arbeiten im Gelände aufgenommen. Zur Vorbereitungen von Planungen sind zunächst Probeprobungen und geophysikalische Messungen notwendig. Das ambitionierte Ziel sieht die Eröffnung der ersten Tunnelstrecke bereits im Jahr 2031 vor. FFÖ

NAHVERKEHR IN DER ISARMETROPOLE

NEU

Als Großstadt bietet München im öffentlichen Nahverkehr die ganze Vielfalt von S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und „normalem“ Bahnverkehr. Die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs – angefangen bei der Pferdebahn über die erste elektrische Tram bis zu den U-, S- und Privatbahnen – ist zugleich auch Stadtgeschichte und daher für alle spannend, die sich für die Stadt München interessieren.

168 Seiten · ca. 200 Abb
Best.-Nr. 32853
€ (D) 32,99



Best.-Nr. 53288



Best.-Nr. 68119



Best.-Nr. 68108



Best.-Nr. 68109



Best.-Nr. 68054



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR
ORT ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

GeraMond



ICNG im Einsatz: Am 15. Juli 2023 steht Triebzug 3222 als IC Direkt im Bahnhof Amsterdam Centraal bereit zur Abfahrt
Guus Ferrée

NIEDERLANDE

ICNG im Fahrgasteinsatz

Seit Anfang Juli 2023 setzen die Nederlandse Spoorwegen die ersten ICNG im Fahrgasteinsatz auf der Relation Den Haag – Rotterdam – Breda – Eindhoven ein. Auf der HSL Zuid können die neuen Triebzüge ihre Höchstgeschwindigkeit ausfahren. Geplant ist nun eine Ausdehnung der Einsätze

Am 3. Juli 2023 startete die niederländische Bahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen (NS) den Probetrieb ihrer neuen ICNG-Triebzüge auf der Strecke zwischen Den Haag, Rotterdam, Breda und Eindhoven. ICNG steht dabei für „Intercity Nieuwe Generatie“. Für diesen Testlauf wurden die Triebzüge 3133 und 3136 eingesetzt.

ICNG in Aktion

Schon Mitte Juli folgte ein weiterer ICNG-Zug, der direkt von Amsterdam Centraal nach Eindhoven fuhr und den Triebzug 3222 nutzte. Dies bot den Reisenden die Gelegenheit, das neue Fahrzeug von Alstom hautnah in Aktion zu erleben. Beeindruckend dabei ist, dass der Zug auf der Schnellfahrstrecke HSL Zuid seine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreicht.

Die neuen ICNG-Triebwagen von Alstom werden nun im Mischbetrieb mit den lokbespannten Garnituren auf der wichtigen Relation Den Haag – Rotterdam – Breda – Eindhoven eingesetzt. Damit bahnt sich das Ende der Lok-Wagen-Züge an, weshalb die NS bereits die ersten TRAXX-Lokomotiven an die Leasing-Gesellschaft Akiem in Belgien abgegeben hat.

Ursprünglich war geplant, den ICNG bereits 2021 in Betrieb zu nehmen, doch Lieferprobleme verzögerten dieses Vorhaben. Doch jetzt sind immerhin insgesamt 23 Triebwagen in den Niederlanden angekommen und vier von ihnen (3133, 3135, 3136 und 3222) sind bereits in Betrieb. Alstom hat zudem seit 2022 an einer 15-kV-Variante des ICNG-Triebwagens gearbeitet, die unter dem Namen „Coradia Stream“

läuft. Dabei befinden sich zwei Prototypen, 3350 und 3351, in der Entwicklung.

Zulassung für Deutschland?

Die NS hat insgesamt 99 ICNG-Züge bei Alstom bestellt. Insgesamt 20 Garnituren sollen auch für den Einsatz in Belgien zugelassen werden. Nach Abschluss der Lieferung sollen die Triebzüge zudem eine Zulassung für den Einsatz in Deutschland erhalten, was eine ausgedehntere grenzüberschreitende Nutzung durch die NS ermöglichen würde. Diese Fortschritte sind von großer Bedeutung für die niederländische Bahngesellschaft, da die modernen ICNG-Triebzüge eine verbesserte Reiseerfahrung für die Fahrgäste bieten und auch die Möglichkeit eröffnen, internationale Verbindungen zu stärken. GF



Eine SC-44 der Amtrak Midwest im Bahnhof Joliet Union-Station, die Stadt ist Namensgeber der beschleunigten Zugverbindung Jens Perbandt

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA

Amtrak erhöht Geschwindigkeit

Nach Abschluss der Ausbaurbeiten auf der 457 Kilometer langen Strecke zwischen Chicago (Illinois) und St. Louis (Missouri) konnte die amerikanische Eisenbahngesellschaft Amtrak die Geschwindigkeiten ihrer Reisezüge deutlich erhöhen. Der Lincoln Service kann auf dem Abschnitt von Joliet nach Alton mit 110 Meilen pro Stunde (177 km/h) unterwegs sein, zuvor waren dort lediglich 90 Meilen pro Stunde (145 km/h) erlaubt. Die Reisezeit der Züge verkürzt sich damit um bis zu 30 Minuten. Das Projekt wurde mit öffentlichen Mitteln aus dem „Federal American Recovery and Reinvestment Act“ finanziert, einem Konjunkturpaket in Höhe von 1,96 Milliarden US-Dollar, das 2009 unter Präsident Obama freigegeben wurde. Die Strecke wird in der Regel von Zügen mit dieselektrischen Lokomotiven vom Typ ALC-42 des Herstellers Siemens bedient, welche eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 201 km/h haben. Neben den Zügen des Lincoln Service, die zwischen Chicago und St. Louis verkehren, wird der Abschnitt auch vom Fernzug „Texas Eagle“ befahren. Allerdings fällt die Fahrzeitverkürzung auf der fast 33-stündigen Fahrt zwischen Chicago und San Antonio (Texas) kaum ins Gewicht. JEP

TSCHECHIEN

Unfall am Testring Velim

Am 18. Juli 2023 kam es am Testring im tschechischen Velim zu einem Zusammenstoß zwischen einem Stadler-KISS-Triebzug der slowakischen Staatsbahnen ZSSK und der TRAXX-MS3-Lok 188.005 mit Vorspann (D-Lok 794.001, im Besitz des Testrings) während des Verschubs. Durch den Unfall entgleisten insgesamt vier Fahrzeuge, wobei ein Rangierer leicht verletzt wurde. Der Sachschaden wird auf fast 3,5 Millionen Euro geschätzt. MF

In Velim kollidieren am 18. Juli 2023 mehrere Fahrzeuge

Martin Fort



WELTWEIT | NEWS

Neue Wagen für Trenitalia

Trenitalia hat mit dem Hersteller-Konsortium Titagarh Firema und Škoda einen Rahmenvertrag über bis zu 370 Nachtzugwagen abgeschlossen. Garantiert wird Trenitalia 70 Wagen aus dem Vertrag abrufen. AWA

FLIRT für Litauen

Stadler hat erstmals einen Auftrag aus Litauen erhalten. LTG Link beschafft in einem ersten Schritt neun elektrische FLIRT für den Intercity-Betrieb und sechs batterieelektrische FLIRT für den Einsatz auf nichtelektrifizierten Strecken. Außerdem gibt es Optionen über bis zu 13 elektrische FLIRT und 26 batterieelektrische FLIRT. AWA

ČD testet Zweikraftlok

České dráhy (ČD) haben am 13. und 14. Juni 2023 den Vectron Dual Mode von Siemens im Personenverkehr getestet. 248 019 bespannte insgesamt acht Schnellzüge zwischen Brno und Jihlava. Hintergrund des Testeinsatzes ist eine Flottenerneuerung. AWA

Flytoget vor dem Aus?

Zwischen dem Raum Oslo und dem Osloer Flughafen Gardermoen verkehrt in Konkurrenz zum Regionalverkehr der Hochgeschwindigkeitszug Flytoget, der dem Wirtschaftsministerium gehört. Da Flytoget hat kürzlich eine Ausschreibung für Verkehre im Raum Oslo verloren hat und der Verkehrsvertrag für den Betrieb zum Flughafen nur noch bis 2028 läuft, droht damit das Aus für die Verbindung. FFÖ

Indien: Verkabelung ist Ursache für Zugunglück

Am 2. Juni kam es zu einem schweren Zugunglück im indischen Balasore, bei dem 291 Menschen starben und 900 verletzt wurden. Die indische Kommission für Eisenbahnsicherheit hat in einer Untersuchung festgestellt, dass der Auffahrunfall auf eine falsche Verkabelung in einem Signal-Schaltkasten zurückzuführen sei. Die falsche Verdrahtung und unzureichende Beschriftung erfolgten zuvor im Rahmen von Reparaturarbeiten. Vorwürfe gibt es auch gegen den Bahnhofsvorsteher, der Anomalien bei der Weichenstellung hätte bemerken können. FFÖ



Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke erwarb in Vietnam zwei von SLM Winterthur gebaute HG 4/4. Nr. 704, hier auf der Steinstafelbrücke, erhält diesen Sommer Verstärkung durch Nr. 708

Beat Moser/DFB

DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE

Licht, Schatten und ein Jubiläum

Die beliebte Touristenbahn in der Schweiz verzeichnete 2022 einen deutlichen Zuwachs an Passagieren. Allerdings wirkten sich die stark gestiegenen Energiekosten negativ auf die Bilanz aus. Immerhin kommt 2023 eine weitere Dampflokomotive erstmals zum Einsatz

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) konnte 2022 die Passagierzahlen und den Umsatz gegenüber 2021 deutlich steigern und zählte 24.435 Passagiere zwi-

schen Ende Juni und Ende September. Das sind rund 7,5 Prozent mehr als 2021, aber immer noch rund 5.000 weniger als im Vorcoronajahr 2019. 231 Fahr-

gäste genossen die Fahrt in der erstmals vermarkteten Premium-Klasse. Allerdings gab es 2022 auch zwei Negativpunkte: An den acht Wochenenden vom Juli bis September galt auf der Teilstrecke Oberwald – Gletsch wegen großer Trockenheit die Phase Rot, so dass an insgesamt 33 Betriebstagen auf diesem Abschnitt nur Dieselloks fahren durften. Für das Personal bedeuteten die Lokwechsel in Gletsch und der Einsatz der Diesellokomotive einen beträchtlichen Mehraufwand. Den zweiten Negativpunkt stellte die Teuerung dar. Unter anderem wegen immensen Kostensteigerungen bei Kohle und Diesel stiegen die Ausgaben für den Bahnbetrieb und -unterhalt von 442.193 (2021) auf 643.410 Franken. Für ungeplante Arbeiten wurde ein hoher sechsstelliger

Starker Passagierzuwachs: Das Interesse an der ankoppelnden HG 3/4 Nr. 4 ist groß

Mark Theiler/DFB



sechsstelliger Betrag aufgewendet. Insgesamt schloss die Bahn mit einem Minus von 86.307 Franken ab. Die finanziellen Reserven haben entsprechend abgenommen.

HG 4/4 708 geht in Betrieb

Im Juni präsentierte die DFB in der Dampflokwerkstätte Uzwil ihre zweite HG 4/4 mit der Nummer 708 in nahezu fertigem Zustand. Die ebenfalls in Vietnam erworbene Lok befand sich seit 2018 in Aufarbeitung und soll bis Anfang Juli in Realp eintreffen. Sie vertritt Dampflok HG 3/4 Nr.

1, die in den kommenden vier bis fünf Jahren in Uzwil eine 700.000 Franken teure Totalrevision erhält.

2023 dauert die Saison bis 24. September. Betriebstage sind wie in den letzten Jahren jeweils Donnerstag bis Sonntag. Vom 10. bis 20. August wird an allen Tagen gefahren. Am 25. und 26. August feiert der Verein Furka-Bergstrecke sein 40-jähriges Bestehen. Geplant sind neben einem Festbetrieb in Realp diverse Extrafahrten. Zum Einsatz soll auch die neue HG 4/4 Nr. 708 kommen. PM/LM

BAD ENDORF – OBING

Aushilfen und ein Gast

Seit über einem Jahr fällt der planmäßige MAN-Triebwagen VT 26 nach einem BÜ-Unfall aus. Ersatzweise wird eine illustre Garnitur aus einem Esslinger Beiwagen im Sandwich, bestehend aus der 260 106 und 323 699 verwendet. Während die Köf dem Verein Chiemgauer Lokalbahn e. V. gehört, stammt die V 60 aus dem Bestand von Logistik Wiesböck. Zu einem besonderen Einsatz kam es am 9. Juli 2023: Im Rahmen eines Vereinsausflugs besuchte der Wanderbahn im Regental e. V. mit dem VT 07 der Länderbahn den Chiemgau und übernahm die ersten beiden Zugpaare. AWA

Am 9. Juli 2023 machte der sonst auf der Wanderbahn eingesetzte VT 07 einen Ausflug zu der Lokalbahn Bad Endorf – Obing und durchfährt bei Aindorf die typische Chiemgau-Landschaft

Alexander Wilkens



MUSEUM | NEWS

Gleissanierung am Schönberger Strand

Am 30. Juni 2023 wurde der Abschnitt Schönberg (Holst) – Schönberger Strand der Schönberger Museumsbahnen zum Baugleis erklärt. Die Kleinbahn-Atmosphäre der alten sandgebeteten Strecke ist damit Geschichte. Wegen Bauarbeiten verkehrt der Museumszug bis zum Saisonende am 27. August 2023 nur zwischen Schönberg und Schönkirchen. MMÜ/LM

Küstenbahn verspätet

Die Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland (MKO) konnte in diesem Jahr erst an Pfingsten starten. Allerdings steht in dieser Saison nur eine Donnerbüchse zur Verfügung, weshalb die Platzanzahl sehr beschränkt ist. Außerdem verkehren nur drei Zugpaare zwischen Norden und Dornum, das vierte Zugpaar am späteren Nachmittag entfällt derzeit ersatzlos. Seit Anfang Juli können nach der technischen Abnahme des benötigten Güterwaggons wieder Fahrräder und Kinderwagen im Zug mitgenommen werden. LM

MUSEUM | TICKER

Fahrzeugparade in Straßhof

Die ÖBB planen aus Anlass des Jubiläums „100 Jahre ÖBB“ am 9. September 2023 im Verschiebebahnhof Straßhof zwei große Lokparaden mit einer jeweiligen Dauer von zwei Stunden. Dazu sind folgende Fahrzeuge vorgesehen: Dampflok 310.23, 52.100 und 97.208, Elloks der Reihen 1010, 1040, 1041, 1045 oder 1145, 1062, 1670 und 1080, Dieselloks der Reihen 2060, 2067 und X130 sowie VT 5042, 5145 und 5081. Dazu bekommt man verschiedene Erhaltungsfahrzeuge zu Gesicht. Von diesen rund 30 Fahrzeugen stammen 19 aus dem benachbarten Museum Straßhof. Bei den restlichen dürfte es sich um Bestandsfahrzeuge der ÖBB handeln. Die ÖGEG zeigte ihre Museumsfahrzeuge am 24. Juni am Tag der offenen Tür im TS-Werk Linz. MI

Im Rheingold zum Bodensee

Am 1. Juli 2023 veranstalteten die Eisenbahnfreunde Treysa mit der Rheingold-Garnitur des DB-Museums Koblenz eine Sonderfahrt von Treysa über Gießen nach Lindau. Zwischen Treysa und Augsburg bespannte 103 245 den Zug, ab dort brachten zwei 218er die Garnitur via Allgäubahn zum Inselbahnhof am Bodensee. WB

Brand zerstört Eisenbahn- und Technikmuseum Schwerin

Am 21. Juli brach aus bei Redaktionschluss noch nicht geklärten Ursachen im Dachstuhl des Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseums in Schwerin ein Großbrand aus, der den historischen Lokschuppen sowie das Archiv, die Werkstätten und das Lager komplett zerstörte. Der Feuerwehr gelang es, die historischen Lokomotiven zu retten. Lediglich an drei Loks entstanden Schäden, die aber mit geringem Aufwand repariert werden können. Die Mecklenburgischen Eisenbahnfreunde Schwerin benötigen dennoch dringend Spenden (Konto DE02 1405 2000 1711 0505 43) für den Wiederaufbau. LM

Eurovapor kauft 64 518 zurück

Die Eurovapor hat die beim Verein Historische Eisenbahn Emmental nicht mehr benötigte ex-DB-64 518 erworben, die sich in einem guten Allgemeinzustand befindet. Nach erfolgter Aufarbeitung ist die 64 518 wie 23 058 für Mieteinsätze in Deutschland bestimmt und wird durch die Betriebsgruppe Deutschland im neuen Eurovapor-Dampflokstützpunkt im ehemaligen Bw Würzburg beheimatet und betreut. PM



Der Museums-VT 612 rollt am 17. Juni 2023 als RE 22975 bei Schopfheim durch typische Südschwarzwald-Landschaft

Heinz Göttlich

LÖRRACH - ZELL IM WIESENTAL**Jubiläum mit „Eierkopf“**

Im Wiesental wurde am 17. Juni 2023 ein Doppel-Jubiläum gefeiert. „20 Jahre SBB-GmbH in S-Bahn-Verkehr“ auf der KBS 735 sowie die Aufnahme des elektrischen Betriebes vor 110 Jahren zwischen Lörrach und Zell. Die Partner Land/NVBW und DB gratulierten mit einem ei-förmigen Botschafterzug: Zu Gast war der VT 612 „Stuttgarter Rößle“ aus Ulm gekommen. Der „Eierkopf“ verkehrte statt der SBB-S6-Paare 87824 /87829 und 87832/87837 zwischen Lörrach Hbf und Zell als RE 22390 (11:13 Uhr ab Lörrach) nach Zell. Zurück ging es als RE 22975 um 12:01 Uhr. Zwei Stunden später wurde die Fahrt als RE 22392/RE 22976 nochmals durchgeführt. HGÖ

45 JAHRE PASSAUER EISENBAHNFREUNDE**Viel Besuch in der Dreiflüssestadt**

Am 10./11. Juni 2023 feierten die Passauer Eisenbahnfreunde auf dem Vereinsgelände im ehemaligen Bw Passau ihren 45. Geburtstag. Von dort pendelte ein 798 zum Hauptbahnhof. Sonderfahrten gab es unter anderem auf der Ilztalbahn nach Kalteneck und nach Passau-Rosenau. Als Gäste kamen E 10 228 (DBK Historische Bahn), ET 10.104 (ProBahn Vorarlberg), VT 12² (Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra), 1020.18 (Eisenbahnfreunde Lienz), E 69 05 (Bayerischer Localbahnverein), 52 8195 (Dampfzug Fränkische Schweiz), 798 592, 813, 998 633 (Wisentatabahn) und VT 07 (Wanderbahn) nach Passau. JMÜ/MMÜ

Aus Rosenau kommend befährt der Wisentatabahn-Triebwagen die Granitbahn in der Passauer Innstadt

Matthias Müller





Saisonstart auf der Feistritzalbahn: Am 30. April 2023 befährt U 8 mit ihrem Zug den Birkfeld-Viadukt bei Neudörfli Erich Näher

WEIZ – BIRKFIELD

Start mit Einschränkungen

Die Feistritzalbahn ist trotz Problemen mit ihren Eisenbahnkreuzungen am 30. April in die neue Saison gestartet. Die Museumsbahn konnte aus „technischen Gründen“ zunächst nur den Teilabschnitt Birkfeld – Koglhof – Rosseg befahren, dabei schob die U 8 „Teufench“ den Zug bis zur Haltestelle Koglhof und fuhr anschließend zurück. Die nachfolgenden Züge wurden bis zum Bahnhof Rosseg geführt. Am 24. Juni fand eine Sonderfahrt statt, bei der die Diesellok den Zug zwischen Birkfeld und Weiz Tennishalle spannte. Beide Züge waren bis auf den letzten Platz gefüllt. Im Juli mussten die Dampfzugfahrten wegen eines technischen Problems entfallen. Nachdem die Bahnübergänge saniert sind, fahren die historischen Dampfzüge seit August wieder bis Anger. Die Region spricht sich für eine Sicherung des Museumsbetriebs zwischen Weiz und Birkfeld als Tourismusmagnet aus, allerdings ist die Finanzierung noch offen. MI

GOTTHARD-LOK

Mit Ae 6/6 11407 zum Bodensee

Am 24. Juni 2023 kam die historische Ae 6/6 11407 „Aargau“ des Vereins „Mikado 1244“ vor einem Sonderzug zwischen Zürich und Rorschach zum Einsatz. Der Verein erwarb die imposante Co’Co’-Maschine 2010; seit 2014 ist sie wieder betriebsfähig. Die Gotthard-Lok befindet sich im Eisenbahnmuseum in Brugg. ESCH

Bei Triboltingen passiert Ae 6/6 11407 am 24. Juni 2023 einem Bunker, der zum Festungsgürtel rund um Kreuzlingen gehört Eva Schaller



TERMINE

01.09.2023

Lingener Bier Kultur

Historischer Sonderzug vom Zechenbahnhof Piesberg über Osnabrück und Rheine nach Lingen Info: www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

03.09.2023

Kandertalbahn

Wie an allen Sonntagen bis 29. Oktober 2023 drei Dampfzugpaare zwischen Haltlingen und Kandern. Info: www.kandertalbahn.com

Gurkthalbahn

Letzter Betriebstag der Saison auf der 760-Millimeter-Schmalspurbahn in Kärnten. Info: www.gurkthalbahn.at

09.09.2023

52 8141 auf Krabats Spuren

Sonderfahrt von Löbau über Arnsdorf nach Hoyerswerda mit Zusatzfahrt nach Kamenz und zurück. Info: www.osef.de

10.09.2023

Asse-Bummler

Zum Asse-Burgfest mit der historischen Diesellok V45 von Braunschweig und Wolfenbüttel nach Wittmar. Info: www.eisenbahnerlebnis.de

Dampf ab Singen

Fahrten mit der 132 Jahre alten Dampflok ED 2/4 J-S Nr. 35 von Etwilen nach Singen und zum Museumsbahnfest in Rielasingen. Info: www.etzwilen-singen.de

16. + 17.09.2023

Bahnaktionstage

Im Bw Lutherstadt Wittenberg werden zahlreiche historische und moderne Triebfahrzeuge präsentiert. Info: www.eisenbahnverein-wittenberg.de

23. + 24.09.2023

Bw Berlin-Schöneeweide

Eisenbahnfest und Stadtrundfahrten mit Dampf. Info: www.berlin-macht-dampf.com

24.09.2023

Trossinger Kilbemarkt

Pendelfahrten mit den historischen Elektrotriebwagen zwischen den Trossinger Bahnhöfen. Info: www.trossinger-eisenbahn.de

NACHTREISEVERKEHR EINST UND JETZT

Vor der Renaissance?

TOTGEGLAUBTE LEBEN LÄNGER ■ Es ist noch nicht lange her, da verabschiedete sich die DB AG weitgehend von den Nachtreisezügen. Inzwischen hat die Fahrt mit Schlaf-, Liege- oder Sitzwagen wieder an Attraktivität gewonnen. Ob ein traditionsreiches Angebot des Fernreiseverkehrs aber auch in größerem Maße auf die Schiene zurückkehrt, bleibt noch abzuwarten





Spät am Abend im März 2020 wartet 120 118 mit dem Nachtzug EN 463 „Kalman Imre“ nach Budapest, Zagreb und Venedig in München Hbf auf die Abfahrt. Im Dezember 2023 wurde der Laufweg des Zuges über München hinaus nach Stuttgart verlängert. MHZ

Zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gab es nochmal einen kleinen Nachschlag. Der Nachtzug von München nach Italien und Kroatien wurde bis Stuttgart verlängert, ein ÖBB-Nightjet verkehrt jetzt von Zürich über Dresden nach Prag und auch auf der Relation Berlin – Skandinavien kam ein Nachtreisezugpaar hinzu. Nachdem vor einigen Jahren die Deutsche Bahn AG ihre Nachtzüge fast vollständig aus dem Programm strich und nur die Österreichischen Bundesbahnen mit dem Nightjet an der Idee festhielten, wuchs das Angebot in diesem Marktsegment zuletzt in Deutschland wieder leicht an. Kehrt damit eine traditionelle, über viele Jahre erfolgreiche Betriebsform zurück?

Die Anfänge der Nachtreisezüge

Die Geschichte der Nachtreisezüge reicht bis weit ins 19. Jahrhundert und weist sowohl bessere als auch schlechtere Phasen auf. Dabei spielte der Fernreiseverkehr in der Anfangszeit der Eisenbahn auf dem zunächst nur punktuellen Netz noch keine Rolle. Mit Ausdehnung des Streckennetzes wurde

1991 nach Italien: Der große Vorteil einer Reise im Liegewagen ist, die Anfahrt zum Urlaubsziel buchstäblich zu verschlafen. Das kann allerdings nicht unbedingt jeder ...

Dirk Höllerhage



es möglich, lang laufende Züge einzurichten, mit denen größere Entfernungen ohne Umsteigen zurückgelegt werden konnten. Dazu mussten die Züge nun auch Strecken über Nacht bewältigen. Mit der Fahrt im Eisenbahnwagen war dies – im Gegensatz zur Postkutsche – möglich: Der „Nachtreiseverkehr“ entstand und brachte eine fundamentale Verbesserung gegenüber den bisherigen Reiseoptionen. Mit den „Coupewagen“ (Abteilwagen, bei denen man zunächst von außen einzeln zustieg, ab etwa 1870 mit Seitengang) war in den Polsterklassen der 1. und auch 2. Klasse ein einigermaßen angenehmes Reisen möglich.

Doch allein dabei sollte es nicht bleiben: Inspiriert durch die Pullmann-Wagen in den USA, erfand der Belgier George Nagelmackers den Schlafwagen in Europa („Bettwagen“ mit Abteilen), um die Nachtfahrt für die Reisenden, die sich das leisten konnten, noch angenehmer zu machen.

Die Entwicklung hierzulande

In Deutschland kamen erstmals im Jahr 1873 zwischen Oostende und Köln sowie Berlin solche Wagen zum Einsatz, weitere Relationen folgten. 1874 kam der erste große Langlauf zwischen Paris und Wien über München zustande – es war ein „Nacht-Tag-Nacht-Zug“ mit etwa 37 Stunden Gesamtzeit. Mit den Luxuszügen wie „Orient-Express“ oder „Nord-Express“ entstanden reine Schlafwenzüge, aber nur für die 1. Klasse.

Der Betrieb wurde zunächst von Nagelmackers Internationaler Schlaf- und Speisewagengesellschaft (ISG/CIWL) dominiert; ab Mitte der 1880er-Jahre sollten auch die Preußischen Staatseisenbahnen eine bedeutende Rolle spielen. Bis 1914 entstand ein dichtes Netz von Schlafwagenverbindungen – dabei darf freilich nicht übersehen werden, dass diese Wagen nur von einem kleinen elitären Personenkreis genutzt werden konnten (hauptsächlich 1. Klasse; in einigen Fällen 2. Klasse). Die weitaus größte Zahl der Reisenden in den über Nacht verkehrenden Reisezügen konnte sich die Mitfahrt in diesen Wagen aber nicht leisten und fuhr in den Sitzwagen der 1. bis 3. Klasse. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die vielen Direktverbindungen mit „durchlaufenden Wagen“ (später als Kurswagen bezeichnet), mit denen viele Ziele auch über Nacht umsteigefrei erreicht werden konnten.

1916 entstand mit dem Zugpaar D 15/16 Köln – Berlin der

erste reine Schlafwenzug. 1916 wurde die Mitropa gegründet, die fortan die Schlaf- und Speisewagendienste, hauptsächlich im deutschen Binnenverkehr, übernehmen sollte. Bis 1919/20 kam jedoch der Reiseverkehr in Deutschland aufgrund des Ersten Weltkrieges und dessen Folgen weitgehend zum Erliegen.

Die Zeit von 1920 bis 1945

Bis Anfang der 1920er-Jahre standen die Schlafwagen nur Reisenden mit Fahrausweisen 1. und 2. Klasse zur Verfügung. Ab 1922 bot die inzwischen geschaffene Deutsche Reichsbahn erstmals auch Schlafwagen 3. Klasse in verschiedenen Relationen an. Es waren Wagen in einfacher Ausstattung, für die sich anfangs manchmal die Bezeichnung „Liegewagen“ findet – offenbar, wenn auf das Bettzeug gänzlich verzichtet wurde.

Daneben entstanden reine Schlafwenzüge auf den Relationen Berlin – Köln/Frankfurt/Stuttgart/München, von denen in den 1930er-Jahren aber nur der Zug Berlin – München (Dsl 70/71) übrig blieb. Dazu gab es noch einige internationale Luxuszüge der CIWL wie „Nord-Express“, „Orient-Express“, „Oostende-Wien-Express“ als reine Schlafwenzüge, die anfangs als reine 1.-Klasse-Züge unterwegs waren, ab den 1930er-Jahren auch Schlafwagen 2. Klasse führten und in den Reichsbahn-Fahrplänen dann als „Fernschnellzug“ (statt Luxuszug) bezeichnet wurden.

Wie schon vor 1914 waren auch bei der Deutschen Reichsbahn die Nachtreisezüge hauptsächlich aus Sitzplatzwagen gebildet.

Auf leisen Pfoten durch die Nacht – und dabei noch Zeit gut gemacht. Bundesbahn-Werbroschüre für Liegewagen aus den 1950er-Jahren

Sig. MHZ



Nehmen wir als Beispiel den D 10 Berlin – Köln: Er führte 1938 zwei Schlafwagen 1./2. Klasse WLAB, einen Schlafwagen 3. Klasse WLC, vier Sitzwagen 3. Klasse C4ü, einen Sitzwagen 2. Klasse B4ü, einen Gepäckwagen Pw4ü und einen Postwagen Post4ü, also insgesamt drei Schlafwagen und fünf Sitzplatzwagen – bei den Platzzahlen ergibt das 84 Plätze in den Schlafwagen und 346 Plätze in den Sitzplatzwagen. Das belegt einmal mehr die Exklusivität der Reise in Schlafwagen (und ihren Anteil am Aufkommen der Reisenden).

Nachtreiseverkehr ab 1945

Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen ab 1946 wieder die ersten internationalen „Tag-Nacht-Züge“ wie „Nord-Express“ und „Orient-Express“ zum Laufen, die aber zunächst dem internationalen Verkehr vorbehalten waren.



Die Reichsbahn richtete reine Schlafwagenzüge ein. Einer davon war der D 16 von Berlin nach Köln, der zeitweise als FD fuhr, hier im August 1931 als FD 16 mit der 39 122 bei Köln Hansaring Carl Bellingrodt/Slg. OS

Der im Mai 1947 aus einem Schnellzug für die US Army (DUS) hervorgegangene D 675/676 „Alpen-Nordsee-Express“ (München – Frankfurt – Bremerhaven) führte zwischen Frankfurt und Bremerhaven auch wieder einen Schlafwagen für den innerdeutschen Zivilverkehr mit. 1948 wurde in der britischen Zone mit umgebauten Lazarettwagen ein Schlafwagenbetrieb für die deutsche Bevölkerung auf der Relation Hamburg – Köln aufgenommen. 1949 wurde von der neu geschaffenen Deutschen Bundesbahn die DSG – die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft – in Frankfurt (Main) gegründet, die in Westdeutschland die Nachfolge der Mitropa antrat; alleinige Gesellschafterin war die DB. Der DSG wurde die Führung des gesamten Speisewagen- und Schlafwagenbetriebs in Westdeutschland übertragen. Ab 1950 begann die DSG mit dem Neubau von Schlafwagen. 1971 gingen die Schlafwagen in den TEN-Pool über (siehe Kasten), die DSG ging 1994 wieder in der Mitropa auf.

Die Nachtzüge bei der DB

Nach der Währungsreform im Juni 1948 hatte der Reiseverkehr in Deutschland begonnen, sich zu normalisieren. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in den 1950er-Jahren baute die DB das Schnellzugnetz – bestehend aus Tages- und Nachtzügen – kontinuierlich wieder auf. Das waren zum einen F-Züge (Fernschnellzüge mit 1., 2., 3. Klasse, ab 1956 1. und 2. Klasse), die, vom

Ausland kommend, Deutschland quasi im Transit durchquerten und auf ihrem Gesamtlaufweg mehrere Tage und/oder Nächte unterwegs waren. Für diese Züge gab es damals noch einen Markt, weil die Eisenbahn meist das einzige Verkehrsmittel war, mit dem man lange Strecken quer durch Europa zurücklegen konnte. Durchgehende Schlafwagenläufe bestanden beispielsweise von Oostende nach Athen („Tauern-Express“), Stockholm nach Rom („Skandinavien-Italien-Ex-

■ In den 1950ern war der Zug meist das einzige Verkehrsmittel für Reisen durch Europa

press“) oder Stockholm nach Paris („Paris-Skandinavien-Express“). Reine Schlafwagenzüge waren diese – zum Teil aus den L-Zügen der Vorkriegszeit hervorgegangenen – Züge aber bereits nicht mehr. Sie führten auch Sitzwagen in den unterschiedlichsten Relationen und mit allen Klassen.

Im Ost-West-Verkehr etablierten sich Zugläufe in den Relationen Warschau – Berlin – Hannover – Köln – Paris, die auch Teil des Verkehrs zwischen Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn in der DDR waren (mit Reichsbahn-Wagen). Dazu kam 1960 ein Schlafwagenlanglauf Moskau – Paris.

Viele Langläufe waren wiederum so ausgelegt, dass sie eine Nacht- und eine Tagesstrecke bedien-



Die 1950er- und 1960er-Jahre sind eine Blütezeit der Tag-Nacht-Züge, die große Entfernungen zurücklegen. Zu ihnen zählt der D 82 „Alpen-Express“ Kopenhagen – Hamburg – München – Rom. Im August 1955 hat die 41 026 den Zug in Großenbrode vom Ostsee-Fährschiff geholt

Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung

ten. Der „Orient-Express“ zum Beispiel fungierte in West-Ost-Richtung als Nachtzug Paris – Karlsruhe und als Tageszug Karlsruhe – München – Wien – Budapest.

Ob Reisende eine Strecke nachts oder tagsüber zurücklegten, hing in erster Linie von der Reisezeit der Züge und nicht von der Entfernung ab. Klassische Nachtzugrelationen im DB-Binnenverkehr

■ Vor allem auf Verbindungen von Nord nach Süd setzte die Deutsche Bundesbahn Nachtzüge ein

waren aufgrund der geographischen Lage der Bundesrepublik und Länge der Strecken die Nord-Süd-Verbindungen Hamburg/Bremen – München/Stuttgart/Basel sowie Rheinland – Basel/München, für die eine ganze Reihe von innerdeutschen Nacht-D-Zügen entstand bzw. wieder entstand. Die ersten fuhren mehrere Stunden vor Mitternacht ab, um möglichst früh anzukommen, die letzten kurz vor oder nach Mitternacht mit Ankunft am Ziel am Vormittag. Mitte der 1960er-Jahre verkehrten zum Beispiel zwischen Hamburg/Bremen – Hannover und München im Sommer vier Tages-D-Züge und

bis zu sieben tägliche Nacht-D-Züge, im Winterabschnitt reduzierte sich das Angebot zeitweise auf drei Tages-D-Züge und drei Nacht-D-Züge. Zu bemerken ist noch, dass nicht alle diese Züge in München oder Basel endeten, sondern meist weitere Ziele hatten.

Zu dieser Zeit waren auch Relationen wie Hamburg – Köln, Hamburg – Frankfurt (M) oder München – Frankfurt (M) noch Nachtrelationen, wobei Letztere aber nur mit einem derartigen Zugpaar bedient wurde, weil die Reisezeiten der Tageszüge in der Regel schon attraktiv genug waren.

Bei der Bundesbahn (und auch den anderen Partnerbahnen) waren – wie bei der Reichsbahn der Vorkriegszeit – die Nacht-D-Züge Teil des Schnellzugnetzes. Eine spezielle „Produkt“-Unterscheidung zwischen Tages- und Nachtzügen gab es nicht. Die Züge bestanden in erster Linie aus Sitzwagen; Schlaf- und Liegewagen waren eher als „Zugabe“ zu verstehen.

Bei entsprechender Nachfrage konnten Nachtzüge aber durchaus mehrere Schlaf- und Liegewagen führen (so im „Alpen-Express“ zwischen Hamburg und München). Das Gleiche war der Fall, wenn verschiedene Relationen bedient wurden und die betreffenden Wagen als Kurswagen auf andere



Der Einsatz des Gliedertriebzugs VT 10.551 als Nachtzug Hamburg – Zürich wird kein Erfolg (Foto in Zürich HB, Juni 1957). Als Lok-Wagen-Garnitur entwickelte sich der „Komet“ anschließend aber zu einem über viele Jahre eingesetzten Nachtreisezug der Bundesbahn

Heinz Hangarter/Eisenbahnstiftung

Züge übergangen. Man sprach in dieser Hinsicht vom speziellen „Schlaf- und Liegewagen-Verkehr“. Denn die Mehrzahl der Reisenden nutzte auch im Nacht-D-Zug die Sitzwagen (ohne Aufpreis). Selbst von denjenigen, die eine ganze Nachtstrecke zurücklegten, reiste die Mehrheit im Sitzwagen; dazu kamen die Reisenden auf Teilstrecken, weil die Nachtzüge Unterwegshalte wie die Tageszüge bedienten.

Reisen im Nachtzug

Bei den ab den 1950er-Jahren konzipierten Abteilwagen konnte man die gegenüberliegenden Sitze durch Auseinanderziehen in Liegestellung bringen. Damit war ein durchaus komfortables Reisen im Liegen möglich, das setzte aber voraus, dass sich nicht mehr als drei Leute im Abteil befanden. Bei vollbesetzten Zügen bzw. Abteilen musste man auf diese „Komfortstufe“ verzichten.

Die Nachtschnellzüge hatten auch vielfach Unterwegshalte zu nachtschlafender Zeit; man konnte dort nach Belieben ein- und aussteigen und jede nur mögliche Teilstrecke zurücklegen. Fuhr man im Sitzwagen (Abteil), musste man eben in Kauf nehmen, öfter, vielleicht sogar ständig gestört zu werden. Und auch damit, dass man die Liegestel-

lung aufgeben musste, wenn plötzlich mehr Einsteiger auftauchten. Das galt vor allem vor der Ankunft am Zielbahnhof, weil die Züge aufgrund ihrer Fahrplanlage frühmorgens auch gern von Pendlern benutzt wurden – vorausgesetzt, diese hatten entsprechende (teurere) Zeitkarten mit Berechtigung für zuschlagpflichtige D-Züge.

Entspannter ließ es sich im Schlaf- oder (ab 1955) Liegewagen reisen – mit entsprechendem Aufpreis. Teilweise musste man auch hier mit nächtlichem Ein- und Ausstieg rechnen, den die Bahngesellschaften aber zu begrenzen versuchten. Die Wagen waren meist nicht ab/bis zu jedem nächtlichen Unterwegsbahnhof buchbar.

Der Schlafwagen-Pool 1971

Für die DSG wurde es mit der Zeit immer schwieriger, die ständig steigenden Kosten aufzufangen und noch dazu Gelder für Neuinvestitionen zu erwirtschaften. Die im internationalen Verkehr tätige CIWL/ISTG stand vor dem gleichen Problem. Die (west-)europäischen Bahnen suchten deshalb Ende der 1960er-Jahre nach Möglichkeiten einer Neuordnung des Schlafwagenverkehrs. Von den beiden Alternativen „Tochtergesellschaft“ oder „Schlafwagenpool“ wurde der Pool-Lösung der Vorzug gegeben.



Der CityNightLine-Wagen (Sommer 2000 in Berlin-Lichtenberg) zeigt an, wohin buchstäblich die Reise geht. Empfiehlt sich die Bahn doch als Alternative zum Fliegen? Zu wünschen wäre es ...

Josef Maurer

Die DB AG setzte in den 1990er-Jahren bei den Nachtzügen auch auf aus Spanien importierte Talgo-Garnituren. ICN 1901 aus Berlin nähert sich 1995 bei Langwied seinem Ziel München. Der Zug benötigte eigene Generatorwagen – erkennbar hinter der Lok. Nicht nur das verursachte hohe Betriebskosten, die den Zug unwirtschaftlich machten

Josef Maurerer



1971 kam es zur Gründung des „TEN-Pools“ (Trans-Euro-Nacht-Pool); der bisherige Betrieb der Schlafwagen durch die Schlafwagensellschaften auf der Basis von Ausschließlichkeitsrechten wurde aufgegeben. Die Schlafwagen gingen auf die jeweiligen Bahnen über; die DSG und CIWL wurden zu reinen Dienstleistungsgesellschaften, denen der Service in den Schlafwagen übertragen wurde. Vertragspartner der Kunden wurde die jeweilige Bahn.

Übergang zu Schlaf- und Liegewagenzügen

1954 legte die DB mit dem „Komet“ (Hamburg – Basel/Zürich) einen speziellen Nacht-Gliederzug ein. Damit versuchte sie, an die Tradition der reinen Schlafwagenzüge der Reichsbahnzeit anzuknüpfen. Der erfolglose Gliederzug wurde 1957/58 durch Schlaf- und Liegewagen ersetzt, ansonsten wurde diese Konzeption nicht weiterverfolgt (eine Ausnahme war 1964 der F 411/412 als „kompakter“ Entlastungszug zum Stammzug F 211/212). Erst in

EINE NEUE ENTWICKLUNG: DER LIEGEWAGEN

Die Idee für den Liegewagen kam aus dem Turnusverkehr. Vorausgegangen waren 1949 Versuche mit Hängematten in Vorkriegssitzwagen. 1953 wurden die ersten Wagen vorgestellt und auch im Turnusverkehr eingesetzt – sie kamen beim Publikum sofort gut an. Aufgrund des großen Erfolges wurden derartige Wagen ab 1955 auch im Regelverkehr verwendet.

Die Betreuung der Reisenden während der Fahrt übernahmen Mitarbeiter der DSG, die auch Liegewagen der SNCF und der SBB betreuten. In einem Liegewagen-Abteil konnten sechs Reisende untergebracht werden und für die Benutzung war eine Fahrkarte 2. Klasse (bis 1956 3. Klasse) erforderlich – zuzüglich einer Gebühr. Aufgrund des niedrigen Preises erfreute sich diese Art der Bahnreise über Nacht großer Beliebtheit.

Es gab aber auch Kritiker: Anhänger des traditionellen Schlafwagenreisens konnten dem Liegewagen nichts abgewinnen – mit sechs Personen im Abteil hielten sie ihn für ein Produkt des Massentourismus. Das ist sicher nicht von der Hand zu weisen, aber der Erfolg des Wagentyps spricht für sich. Die Liegewagen waren ab 1955 eine preiswerte Alternative, gut nachgefragt und konnten tatsächlich zu einer begrenzten „Abwanderung“ von den Sitzwagen mit beitragen.

den 1980er-Jahren griff die DB die Idee wieder auf, um bei entsprechender Nachfrage Schlaf- und Liegewagen in bestimmten Zügen zu konzentrieren und dabei auf Sitzplatzwagen (mit Unterwegsbedienung) zu verzichten.

Zum Fahrplan 1981 wurde zwischen Hamburg und München mit D 789/788 ein „neuer“ derartiger Zug eingelegt. Ersetzt wurde damit der D 281/280 „Alpen-Express“, dessen bisheriger (kaum noch genutzter) Laufweg Kopenhagen – Rom verkürzt wurde auf München – Rom. Der D 281/280 führte vorher schon planmäßig drei Schlaf- und zwei Liegewagen Hamburg – München und war damit auf dieser Relation der am stärksten genutzte Nachtzug. Mit der Neuordnung 1981 wurde das Angebot auf bis zu fünf Schlaf- und drei Liegewagen erhöht, ferner war bei Bedarf eine weitere Verstärkung möglich. Neu waren auch die Schlaf- und Liegewagen Kopenhagen – München, die in Hamburg von D 397/396 auf D 789/788 übergangen.

Neben diesem Zug gab es noch weitere Nachtzüge zwischen Hamburg und München (drei im Sommer, zwei im Winter), die höchstens einen Schlaf-, zum Teil mehrere Liegewagen, aber überwiegend Sitzplatzwagen führten. Der Reisende hatte auf dieser Relation also weiterhin eine große Auswahl.

Die Bundesbahn stellte einige Züge mehr auf Schlaf-/Liegewagenzüge um: 1981 noch D 234 Hamburg – Paris (nur in dieser Fahrtrichtung), 1982 dann D 891/890 Hamburg – Stuttgart (auch mit Wagen Stuttgart – Kiel/Westerland/Bremerha-

ven) sowie 1983 D 1390/1391 zwischen Hamburg und Stockholm (mit Wagengruppe nach Göteborg). Dieser Zug sowie der „Komet“ wurden als Besonderheit 1987 zum „Euro-City“, wenn auch nur vorübergehend.

Auch wenn nun einige Nachtzüge auf reine Schlaf- und Liegewagenzüge umgestellt waren – einen weiteren Service, etwa in Form eines Speisewagens, gab es nicht. Und der D-Zug-Verkehr über Nacht wurde weiterhin dominiert von den Zügen, die hauptsächlich Sitzplatzwagen führten.

■ Nach einer Analyse aus den 1980er-Jahren fuhren die meisten Nachtzug-Reisenden im Sitzwagen

Nach einer Mitte der 1980er-Jahre durchgeführten Analyse fuhren von den Reisenden, die eine ganze Nachtstrecke zurücklegten, rund 13 Prozent im Schlafwagen und rund 30 Prozent im Liegewagen. Rund 55 Prozent – also mehr als die Hälfte – fuhr in den Sitzwagen. Dazu kamen die Reisenden, die in den Sitzwagen auf Teilstrecken fuhren.

Mit einem Anteil von elf Prozent bei den Zugkilometern und 13 Prozent bei den Personenkilometern (Stand 1986) hatte der Nachtreiseverkehr bei der DB einen durchaus noch bedeutenden Anteil. Die DB nennt für 1986 rund zehn Millionen Reisende, die in den Nachtzügen unterwegs waren. Dabei zählte man in den Schlafwagen rund 0,9 Millionen, in den Liegewagen rund 2,2 Millionen Reisende (Binnenverkehr und internationaler Verkehr zusammengekommen). Rund 6,5 Millionen Reisende fuhren in den Sitzplatzwagen (Tag-Nacht-Züge nicht mitgerechnet). Das war deutlich mehr als die Hälfte der Nachtzugreisenden. Sie wollten sich die Aufpreise sparen und/oder es galt das Motto „Bei der Nachtfahrt kann ich eh nicht geschickt schlafen, wozu soll ich den Schlaf- oder Liegewagen nutzen ...“

Bei aller Relevanz des Nachtreiseverkehrs empfanden die DB und andere Bahnverwaltungen in Europa die traditionellen Nacht-D-Züge aber als nicht mehr zeitgemäß. Sie sollten durch „qualifizierte Nachtzüge“, später auch als „Hotelzüge“ bezeichnet, abgelöst werden. Diese Züge sollten modernisierte bzw. neue Wagen mit Klimaanlage führen, zusätzlichen „Bord-Service“ in Form eines Bistros bieten und bevorzugt dem „Quelle-Ziel-Verkehr“ (ohne viele Unterwegshalte) dienen. Eine Rolle spielte dabei auch der 1991 beginnende Hochgeschwindigkeitsverkehr, der einige Nachtzugrelationen überflüssig machen sollte.

Neue Initiativen in den 1990ern

Eingeleitet wurde die neue Ära 1989 mit dem „Nachtexpress Luna“ zwischen München und Münster (W). Neben Schlaf- und Liegewagen (bisherige konventionelle Wagen, noch keine „Neuheiten“) führte er einen Clubwagen (aus dem ehemali-

Der D 1219 fährt in der Sommerhauptsaison als Entlastungszug zum D 219 „Tauern-Express“ von Oostende nach Salzburg. Die Wagenverteilung ist durchaus typisch für viele Nachtzüge bei der DB. Es gibt planmäßig einen Schlafwagen, einen Liegewagen, ansonsten vor allem Sitzplatzwagen. Am 8. Juli 1980 passiert er gerade Teisendorf

Georg Wagner



gen TEE „Rheingold“ entnommen, noch in auffälliger Lackierung, aber mit entsprechender Beklebung), bot einen günstigen Liegewagen für „Zwen-Nachttramper“ (nur den Liegeplatz ohne weitere Ausstattung) sowie die Möglichkeit der Autobeförderung. Am Bahnsteig wurde vom DSG-Personal eine (temporäre) Begrüßungsplattform aufgestellt, bei der die Bediensteten von den Fahrgästen die Fahrkarten, Bett- und Liegekarten einsammelten (was sonst immer im Zug nach der Abfahrt geschah). Auch betriebswirtschaftlich wurde



nun unterschieden zwischen Nacht-D-Zügen und „sonstigen“ D-Zügen.

Im Fahrplan 1991 wurden die letzten bestehenden „Tag-Nacht-Züge“ – also D-Züge, die eine Nacht- und auch noch eine längere Tagesstrecke bedienen – entweder eingekürzt oder im Hinblick auf den Gesamtlaufweg optimiert: So wurden die Züge in den Relationen München – Kopenhagen oder Paris – Wien/Budapest so gelegt, dass sie zwischen 19 und 20 Uhr abfahren und am Folgetag bis 10 Uhr am Ziel eintrafen.

Für den internationalen Verkehr wurde 1993 der „EuroNight“ (EN) als „Qualitätszug“ eingeführt, so zunächst zwischen Oostende und Wien sowie Hamburg und Wien durch Umwandlung der bisherigen bestehenden Nacht-D-Züge. 1995 kamen im EN „Donau-Kurier“ zwischen Dortmund und Wien neue Wagen der 1992 gegründeten „DACH Hotelzug AG“ zum Einsatz, darunter neu geschaffene Doppelstock-Schlafwagen. Auch der „Komet“ Hamburg – Zürich wurde mit diesen Wagen ausgestattet und hieß fortan EN 470/471 „CityNightLine Komet“. Be-



103 149 hat am 26. Juli 1990 zwischen Stuttgart und Ulm den D 263 „Orient-Express“ von Paris nach Budapest am Haken – gebildet aus ungarischen und französischen sowie einem deutschen Wagen Georg Wagner

sonderes Aushängeschild bei der Bahn AG war ab 1994 der Einsatz der aus Spanien importierten, vollkommen neu gestalteten Talgo-Nachtzüge zwischen Berlin und München sowie Berlin und Köln/Bonn, die als „Hotelzüge“ vermarktet und als ICN (Intercity-Night) eingesetzt wurden. 1997 folgte die Relation Hamburg – München.

Um den Hotelstatus zu unterstreichen, hatten die Züge längere Standzeiten – meist um die zwei Stunden – vor der Abfahrt sowie nach der Ankunft, damit der Reisende früher kommen oder nach Ankunft noch eine Weile im Zug bleiben konnte. Wie bei den DACH-Hotelzügen wurden neu Liegesesselwagen („Sleeper“) anstatt der bisherigen konventionellen Liegewagen angeboten.

Das verursachte bei den bisherigen Liegewagenfahrern ziemliche Kritik und ab 1995 wurden die „Sleeper“ zum Teil durch „Kajütwagen“ (Liegen in Längsrichtung) ersetzt.

1999 entfiel die von Anfang an schwach genutzte Relation Berlin – Köln-Bonn aber und wurde ersetzt durch die Relation Hamburg – Stuttgart. Auch die besondere Zuggattung „ICN“ musste zu der Zeit weichen; es entstand neu die Einheitszuggattung „NZ“ für Nachtzug, die nun alle „qualifizierten“ Nachtzüge bekamen. Das hing eng zusammen mit einer organisatorischen bzw. marketingtechnischen Änderung bei der DB AG: 1997 hatte diese für den Autoreisezugverkehr die „DB Autozug GmbH“ gegründet, der 1999 auch die Nachtzüge

zugeordnet wurden. Letztere wurden eigens mit der neuen Marke „DB Nachtzug“ vermarktet.

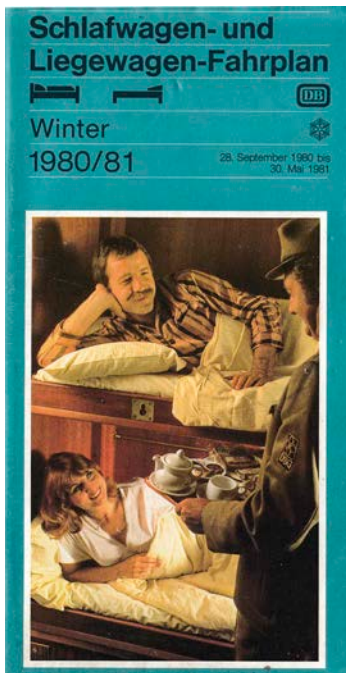
Allerdings hatten die Planer für die Nachtreisezüge die Rechnung ohne die „Billigflieger“ gemacht, die in den 1990er-Jahren den Markt ziemlich radikal veränderten. Es zeichnete sich ab, dass auch die Strategie, mit „Hotelzügen“ zahlungskräftige Geschäftsreisende anzuziehen, nicht von Erfolg gekrönt war – diese Zielgruppe übernachtet(e) lieber im „richtigen“ Hotel (oder nutzte das Flugzeug).

Nach dem Jahr 2000 begann dann der kontinuierliche Rückzug der durchaus anspruchsvoll gestalteten Nachtreise-Verbindungen, weil sie nicht mehr kostendeckend betrieben werden konnten, nicht zuletzt durch die erwähnte Billigflugkonkurrenz. Die im Betrieb recht teuren Talgo-Züge wurden Ende 2009 sang- und klanglos aus dem Verkehr gezogen und auf den zuletzt betriebenen Relationen München – Berlin/Hamburg durch eine konventionelle Nachtzuggarmitur mit Flügelzugbildung ersetzt. Dadurch konnte zwischen München und Hildesheim mit einem Zug gefahren werden und derartige Zusammenlegungen sollten auch die folgenden Jahre das „Streichkonzert“ bei den Nachtzugrelationen prägen.

Rückzug der DB AG – Aufkommen der ÖBB

Ende 2015 begann die DB AG, in den verbliebenen Nachtzügen wieder Sitzwagen mitzuführen, bei denen auch auf Unterwegsbahnhöfen ohne Reservierung Fahrgastwechsel möglich war. Ende 2016 zog sie sich aber von ihren restlichen Nachtzügen endgültig zurück. Bestimmte Relationen (Wien/Innsbruck – Hamburg/Düsseldorf, Hamburg – Berlin – Zürich) wurden von den ÖBB übernommen, die sie seitdem als „Nightjet“ betreibt. Dazu kommen die in einem Zug zusammengefassten internationalen Verbindungen von München nach Ungarn, Kroatien und Italien. Die DB bot neue IC-Nachtverbindungen auf den wichtigsten Nord-Süd-Relationen an – jetzt ohne Schlaf- und Liegewagen und mit Unterwegshalten zum Ein- und Aussteigen.

Heute bietet die DB ein „Nachtnetz“ aus ICE/IC/EC-Zü-



Mit eigenen Broschüren informierte die Bundesbahn über die bequeme Art, im Schlaf- oder Liegewagen zu reisen

Slg. Josef Mauerer

gen an, teilweise in Kooperation mit den ÖBB, wobei mit den NJ-Zügen IC-Wagen mitgeführt werden, die als „Nacht-IC“ vermarktet werden – mit der Möglichkeit, an Unterwegsbahnhöfen ein- und auszusteigen. Das Hauptmerkmal bei diesen Verbindungen ist, dass man in erster Linie (wieder) auf Sitzplätze setzt. So gesehen, entspricht das Angebot (im weitesten Sinne) etwa den Nachtzügen, wie sie bis in die 1980er-Jahre gefahren sind, wenn auch nicht im damaligen Umfang.

Für die Bahnen scheint dies die wirtschaftlichste Lösung zu sein. Mit dem „Deutschlandtakt“ sowie dem Konzept „TEE 2.0“ soll das Nachtzugangebot weiter

ausgebaut werden. Weitere Relationen für 2024 sind angekündigt. Auch andere Anbieter treten mittlerweile auf – so wird seit Kurzem wieder ein Nachtzug von Berlin über Hamburg nach Stockholm angeboten. Weitere derartige Verbindungen wären wünschenswert, zumal sich ein wachsendes Potenzial dafür abzeichnet. Gegenüber dem von vielen heute als umweltschädlich empfundenen Flugverkehr hat der Zugverkehr, gerade auch über Nacht, zuletzt etwas Attraktivität gewinnen können. Da scheint eine Renaissance der Nachtreisezüge nicht ausgeschlossen. Die Entwicklung bleibt durchaus spannend.

Josef Mauerer/GM

Eine Darstellung des Nachtreiseverkehrs auf dem Gebiet der DDR folgt im kommenden Lok Magazin.

Die 1116 282 bringt am 31. Oktober 2017 den Wagenpark des EN 294 als Abstellfahrt zum Münchner Ostbahnhof

Josef Mauerer







Bischofswiesen

Am 2. August 1979 fährt 144 504 (Bw Freilassing) mit dem E 3516 Berchtesgaden – München in den Bahnhof Bischofswiesen ein. Im Hintergrund erhebt sich das gewaltige, 2.522 Meter hohe Felsmassiv des Hohen Göll. Die drei Schnellzugwagen stammen aus dem D 781 (ab Freilassing E 781) Hamburg-Altona – Berchtesgaden und kommen am nächsten Morgen als E 3501 aus der bayerischen Landeshauptstadt wieder in den Gebirgsort, um anschließend als E/D 780 an die Waterkant zurückzukehren. Im Sommer 1979 gab es außerdem noch Liegewagenverbindungen von Hamburg und Dortmund sowie je ein direktes Zugpaar – im Abschnitt zwischen Freilassing und Berchtesgaden als Eilzug – aus Kassel (mit Kurswagen aus Trier) und Dortmund nach Berchtesgaden. In jenem Sommer fuhr erstmals auch ein Intercity, nämlich IC 510/511 „Chiemgau“ an Wochenenden ab Köln, sonst ab Mainz in die Ferienregion um den Königssee.

Standardlokomotive auf dieser bereits seit 1916 elektrisch betriebenen Linie war damals noch die E 44⁵. Lok 144 504 gehörte zur ersten Serie der speziell für diese Strecke konstruierten Baureihe. Ihre Frontpartie ähnelt der E 75, die Loks der zweiten Serie besaßen hingegen eine flache Front. 1983 endete der Einsatz dieser 1933 und 1934 in Dienst gestellten Maschinen, die sich auf der Bahn mit ihrem 40-Promille-Steilstreckenabschnitt zwischen Reichenhall-Kirchberg und Pass Hallthurm sehr gut bewährt hatten.

Der Bahnhof Bischofswiesen erfuhr in den Jahren 2020/21 eine völlige Umgestaltung. Die Formsignale sind verschwunden. Die FLIRT 1-Triebwagen der BRB sowie die einzige verbliebene Fernverbindung, der IC „Königssee“ aus Hamburg beziehungsweise Hannover bespannt mit Baureihe 101, halten heute an zwei barrierefreien Außenbahnsteigen.

Text Peter Schrickler
Bild A. Wagner/Eisenbahnstiftung

WÜRZBURG – TREUCHTLINGEN

111 mit n-Wagen

UMLEITER UND ERSATZVERKEHR ■ Als Teil der kürzesten Schienenverbindung zwischen Hamburg und München hat die Strecke seit jeher eine große Bedeutung. Derzeit ist der Verkehr besonders bunt, denn die parallel verlaufende Strecke Würzburg – Nürnberg ist gesperrt und im Regionalverkehr werden Ersatzgarnituren eingesetzt

Beginnen wir die Reise von Unterfranken über die Höhen des Steigerwaldes nach Mittelfranken in Würzburg. Nach der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof steigt die Strecke bis zum Haltepunkt Würzburg Süd an. Der anschließende Abschnitt hinunter zur Mainbrücke erhielt leider in den vergangenen Jahren fast durchweg beidseitige Lärmschutzwände. Unmittelbar hinter dem Main trennt sich die Strecke von der heute als Frankenhahn bezeichneten Verbindung nach Stuttgart.

Der folgende Bahnhof Würzburg-Heidingsfeld Ost wurde im Dezember 2022 als Reisezughalt reaktiviert. Von hier aus wird außerdem von Montag bis Freitag ein Stahlhändler bedient. Die Strecke folgt nun über Winterhausen und Ochsenfurt bis Marktbreit dem Lauf des Mains.

Von und nach Ochsenfurt verkehren regelmäßig Kesselwagenzüge, die über die Mainländebahn im Hafen zugestellt werden. Außerdem wird Zucker in Ganzzügen abgefahren. Die Südzucker AG betreibt dort die drittgrößte Zuckerfabrik Deutschlands. Bis zur Stilllegung der hier abzweigenden Nebenbahn nach Röttingen im Jahre 1992 wurde ein Großteil der Zuckerrüben auf der Schiene angeliefert.

In Marktbreit führt eine 1,1 Kilometer lange Anschlussbahn (Mainländebahn) ins Gewerbegebiet Spitzwasen. Dort bedient DB Cargo von Montag bis Freitag mit einer 294 von Würzburg Rangierbahnhof aus einen Stahl- sowie einen Gashändler.

Hinter Marktbreit steigt die Strecke aus dem Maintal heraus kontinuierlich an, um beim heute

Die bei der smart rail GmbH eingestellte 111 213 bespannt am 12. Juni 2023 den RE 76876 auf Höhe der Ortschaft Gollhofen zwischen Uffenheim und Herrnberchtheim

Alle Fotos Martin Kunhäuser



LOK Magazin-Serie
Strecke des Monats
 Würzburg – Treuchtlingen

nur noch als Überholstation genutzten Bahnhof Herrnberchthheim eine Hochebene zu erreichen. In weiten Bögen geht es über Uffenheim bis zum vorläufigen Scheitelpunkt auf Höhe von Rudolzhofen. Kurz darauf folgt eine Ladestelle der Firma Knauf beim ehemaligen Bahnhof Ermetzhofen.

Im Bahnhof Steinach zweigen die beiden Nebenbahnen nach Rothenburg ob der Tauber und Neustadt (Aisch) Bahnhof ab. Eine 294 aus Ansbach macht sich nachmittags bei Bedarf noch regelmäßig auf den Weg nach Rothenburg, um einen Gleisanschluss der Firma AEG zu bedienen. Im Rahmen dieser Leistung wird bedarfsweise mittwochs auch die Ladestelle in Ermetzhofen bedient.

Im Bahnhof Steinach selbst werden Ganzzüge mit Baustoffen an der Ladestraße zugestellt. DB Cargo bespannt die mit Gips beladenen Züge mit Loks der Baureihe Class 77 von Würzburg Rbf aus. Seit einigen Monaten kann, bevorzugt an Sonntagen, außerdem auch die Firma BELog als Transportunternehmen von Schwenk Zement mit einer G2000-Diesellok oder einer EuroDual beobachtet werden, wenn Sand in offenen Güterwagen angeliefert wird.

Von Steinach aus geht es wieder bergan über Burgbernheim zum höchsten Punkt der Strecke auf etwa 450 Meter ü. NN. Hier entspringt die fränkische Rezat, welcher die Strecke nun über Oberdachstetten sowie den nur noch als Überholbahn-

hof genutzten Bahnhof Lehrberg bis Ansbach folgt. Hinter Ansbach steigt die Strecke an, verlässt die Rezat und wechselt ins Tal der Altmühl, der sie vorbei am Altmühlsee bis Gunzenhausen und weiter nach Treuchtlingen folgt. Dieser Abschnitt wird deswegen auch als Altmühlbahn bezeichnet.

Seit 1965 elektrifiziert

Bereits ab Oktober 1954 fuhr die Bundesbahn auf dem 24 Kilometer längeren Weg über Nürnberg elektrisch. Erst elf Jahre später, im März 1965, wurde auch der elektrische Betrieb über Ansbach aufgenommen. Auf den Streckenabschnitten Marktbreit – Steinach und Oberdachstetten – Ansbach verwendete die DB damals moderne Schleuderbetonmasten. Bis zum Sommer 2019 wurde die Oberleitung auf dem letztgenannten Abschnitt jedoch vollständig erneuert und mit Stahlmasten ausgerüstet. Zwischen 2016 und 2018 wurde die gesamte Strecke zudem an das elektronisches Stellwerk (ESTW) in Würzburg-Heidingsfeld angebunden. Seither sind alle Unterwegsbahnhöfe mit neuen Ks-Signalen ausgerüstet. Zusätzlich wurden auch die Blockabschnitte verkürzt, um die Leistungsfähigkeit der Strecke deutlich zu steigern. Überholgleise bestehen aktuell in den Bahnhöfen Würzburg-Heidingsfeld Ost, Winterhausen, Ochsenfurt, Herrnberchthheim, Uffenheim, Steinach, Oberdachstetten und Lehrberg.

140 438 der Bayernbahn durchfährt mit dem „Henkelzug“ DGS 59971 Langenfeld - Gunzenhausen am 21. August 2020 den Überholbahnhof Herrnberchthheim





Nachmittägliche Übergabe: Am 25. August 2015 befindet sich 294 635 nach der Bedienung der Gleisanschlüsse in Marktbreit bei Winterhausen auf dem Rückweg nach Würzburg Rbf

Seit Ende der 1990er-Jahre nehmen immer häufiger auch planmäßige Güterzüge mit Ziel Nürnberg und weiter in Richtung Passau den Weg über Ansbach, um die im Fernverkehr und im Nahverkehr des Großraum Nürnbergs stark frequentierte Strecke über Neustadt zu entlasten.

Die zweistündlich über Ansbach geführte ICE-Linie 25 wurde dagegen Mitte der 2010er-Jahre auf den schnelleren Laufweg über die Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt verlegt. Seither verkehren im Fernverkehr nur noch einzelne ICE als Wochenendverstärker sowie das tägliche IC-Zugpaar 2082/2083 „Königssee“.

Viele Jahrzehnte Hochburg der 141

Im Nahverkehr setzte die Bundesbahn über mehrere Jahrzehnte überwiegend Loks der Baureihe 141 ein, meist mit „Silberling“-Wendezügen. Noch im Sommerfahrplan 1998 waren die umfangreichen Leistungen in einem 61 Plantage umfassenden Umlaufplan des Bahnbetriebswerkes Nürnberg West enthalten. Zum Fahrplanwechsel am

30. Mai 1999 hielt jedoch die Baureihe 143 Einzug und übernahm fortan einen Großteil der Nahverkehrsleistungen. Zwischen Dezember 2002 und Dezember 2008 bespannten Lokomotiven der Baureihe 112.1 die meisten der RB-Züge; nachdem die Loks in den ersten beiden Jahren noch deutschlandweit von Berlin aus disponiert wurden, war Nürnberg West ab 12. Dezember 2004 das zuständige Bahnbetriebswerk. Bis zur Umstellung auf Triebwagen der Baureihe 440 im Dezember 2010, waren zuletzt noch 111 und vereinzelt 143 für die Bespannung der Züge zuständig. Auch in den folgenden Jahren kamen zeitweise noch mit 111 bespannte Wendezüge zum Einsatz, um die Triebwagenflotte zu verstärken. Züge der Baureihe 425 lösten später die Baureihe 440 ab. Im Fahrplanjahr 2022 wurden sämtliche RB der Relation Würzburg – Treuchtlingen mit 425 und auch 426 gefahren.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ist Go-Ahead Bayern dafür zuständig, die nun als RE 80 bezeichneten Linie Würzburg – Treuchtlingen (– München) zu bedienen. Go-Ahead setzt dafür Siemens Mireo (463) und Desiro HC (462) ein. Die nur in der Hauptverkehrszeit verkehrende Linie RB 80 Würzburg – Marktbreit wird dagegen weiter von der DB Regio Mainfrankenbahn mit der Baureihe 440 bedient.

ÜBERGABEZÜGE VON WÜRZBURG RBF

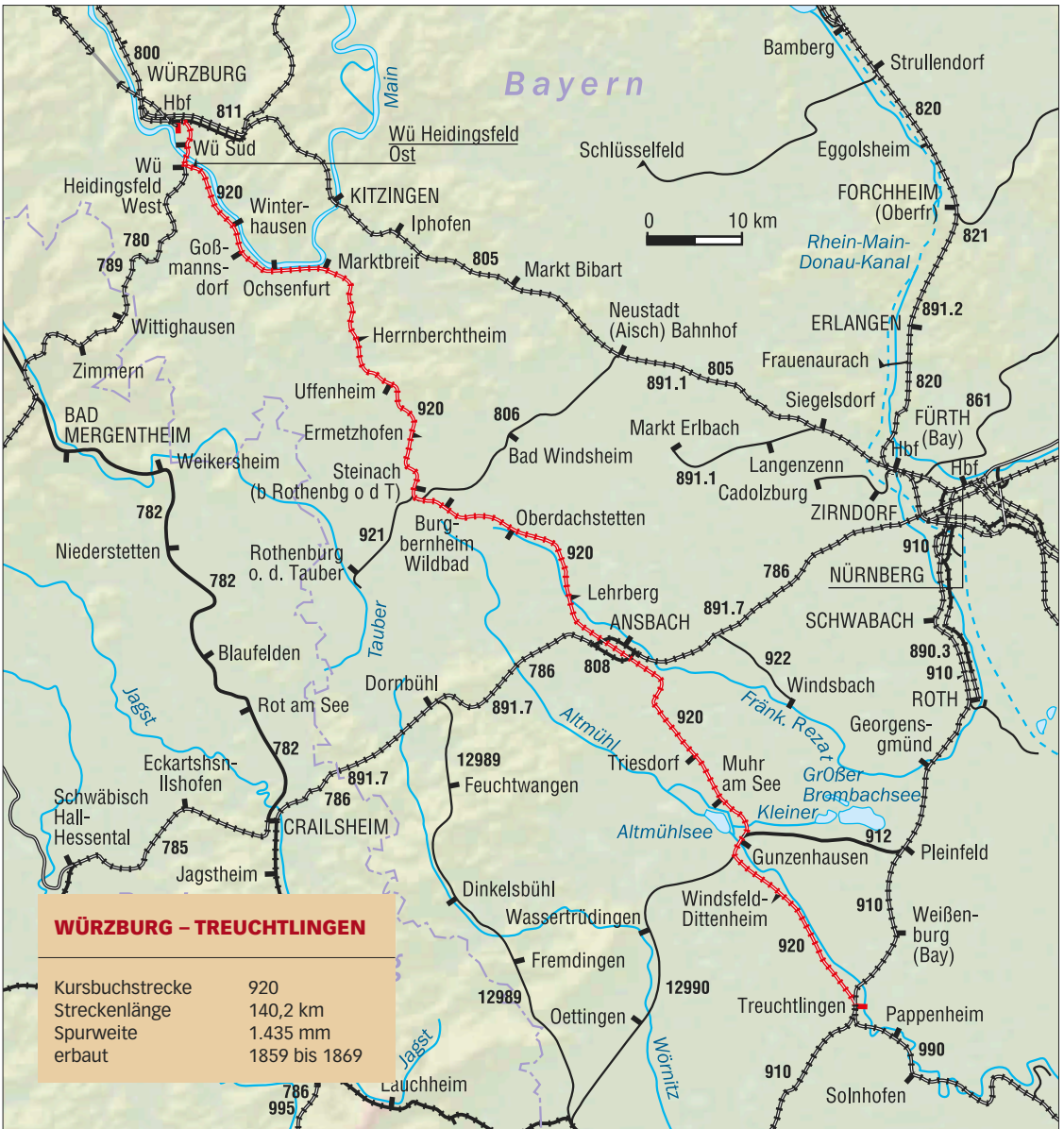
Alle Leistungen Montag bis Freitag mit 294

53855 Würzburg 06:03 – 06:20 Würzburg-Heidingsfeld Ost
53862 Würzburg-Heidingsfeld Ost 07:51 – 08:07 Würzburg

53856 Würzburg Rbf 13:05 – 15:12 Marktbreit
53857 Marktbreit 17:01 – 18:46 Würzburg Rbf

Go-Ahead hat Probleme

Seit dem 11. Juni 2023 fährt die Wedler Franz Logistik (WFL) drei von fünf Umläufen auf dem RE 80 Würzburg – Treuchtlingen. Go-Ahead Bayern ist es bislang nicht gelungen, ausreichend Lokführer für



die Linie anzuwerben, eine Situation, die man bereits im Dezember 2022 auf der Strecke Donauwörth – Nördlingen – Aalen erleben konnte.

Zwei der drei Ersatzgarnituren auf der Linie RE 80 bestehen aus zwei Doppelstockwagen DBuza und einem zugehörigen Steuerwagen DABbzfa760. Diese beiden Garnituren werden mit Loks der Baureihen 112.1 oder 114 (112.0) bespannt. Eine dritte Doppelstockgarnitur ist parallel in der Instandhaltung oder steht als Reserve zur Verfügung. Neben den 112 und 114 der WFL kamen bislang auch 112 von DB Gebrauchtzug zum Einsatz.

Am Morgen des 6. Juli 2023 war gegen 5:30 Uhr die wenige Tage zuvor für WFL im DB Werk Dessau hauptuntersuchte 112 131 in Ansbach schadhaft

geworden. Dank des flexiblen Einsatzes von Mitarbeitern bei DB Regio Südost und WFL konnte die Ersatzlok bereits um 14 Uhr den planmäßigen Umlauf erfüllen. Die Baureihe 112.1 kehrt somit auf eine Strecke zurück, auf der sie bereits lange Zeit heimisch war.

Die dritte Zuggarnitur besteht aus einem Doppelstockwagen (DBuza), zwei ehemaligen DB-„Silberlingen“ (Bnrz) sowie einem Steuerwagen mit Wittenberger Kopf (Bybdzf). Für den mit dieser Garnitur gefahrenen Umlauf stellt die Firma smart rail GmbH die Lokomotive und den Lokführer. Bislang wurde überwiegend die eigene 111 213 vor den Zügen eingesetzt. Es können aber auch die blau-grau lackierten 111 065 und 107 von Rail Bavaria



Leihlok von DB Gebrauchtzug: 112 170 hat auf dem Weg nach Würzburg am 02. Juli 2023 soeben Ansbach mit RE 76886 verlassen

Logistik GmbH vor den Zügen zum Einsatz kommen. Die Idee, einen Umlauf mit der Baureihe 111 zu bespannen, beruht darauf, dass es in Bayern nicht einfach ist, Triebfahrzeugführer für die Baureihe 112.1 zu finden. Ebenso finden sich keinerlei Werkstattkapazitäten für diese Baureihe in der Region. Auch für die dritte Zuggarnitur wird permanent eine Tauschgarnitur vorbehalten. Dieses Konzept sorgt für eine hohe Zuverlässigkeit.

In der Tat kommt es auf der Strecke seit der Aufnahme der Ersatzverkehre zu deutlich weniger Zugausfällen. Einige der bei WFL beschäftigten Mitarbeiter haben zudem ein großes Interesse an der Technik der eingesetzten älteren Fahrzeuge.

freut sich über jeden Eisenbahnfreund im Zug und an der Strecke. Aktuell ist der Ersatzverkehr für vier Monate vorgesehen. Aufgrund von umfangreichen Bauarbeiten ist die direkte Hauptstrecke Würzburg – Nürnberg vom 27. Mai bis zum 11. September 2023 komplett gesperrt; innerhalb dieser Zeit lohnt sich ein Besuch besonders. Die im Stundentakt verkehrende ICE-Linie 41 Dortmund – München sowie einzelne Züge der ICE-Linie 91 Dortmund – Wien werden in diesem Zeitraum über Ansbach nach Nürnberg umgeleitet. Die aktuell aufgrund der Sperrung der Schnellfahrstrecke Fulda – Kassel nur im Zweistundentakt über Würzburg verkehrende ICE-Linie 25 Hamburg/

Außerdem ist zu hören, dass bei WFL ein sehr positives Betriebsklima herrscht. Dagegen kommt es immer noch regelmäßig vor, dass Leistungen der zwei bei Go-Ahead verbliebenen Umläufe entfallen.

Doppelt interessant

Dem an einer Mitfahrt interessierten Eisenbahnfreund ist der mit 111 bespannte n-Wagen-Umlauf besonders zu empfehlen. Eine Fahrt am geöffneten Fenster ist heute doch schon etwas Besonderes. Das durchweg freundliche Zugpersonal

DIE UMLÄUFE DER ERSATZZÜGE (1)

Die Loks ziehen die Garnituren planmäßig von Treuchtlingen nach Würzburg

Umlauf 1: n-Wagen

Montag bis Freitag

RE 76871	Würzburg Hbf	05:23	06:27	Ansbach	06:28	07:01	Treuchtlingen
RE 76872	Treuchtlingen	07:25	07:57	Ansbach	08:11	09:18	Würzburg Hbf
RE 76873	Würzburg Hbf	09:41	10:45	Ansbach	10:54	11:28	Treuchtlingen
RE 76874	Treuchtlingen	12:25	12:59	Ansbach	13:11	14:17	Würzburg Hbf
RE 76875	Würzburg Hbf	14:41	15:45	Ansbach	15:54	16:29	Treuchtlingen
RE 76876	Treuchtlingen	17:28	18:01	Ansbach	18:10	19:17	Würzburg Hbf
RE 76877	Würzburg Hbf	19:41	20:45	Ansbach	20:54	21:27	Treuchtlingen
RE 76878	Treuchtlingen	22:25	22:59	Ansbach	23:11	00:17	Würzburg Hbf

Samstag

RE 76889	Würzburg Hbf	04:30	05:35	Ansbach	05:37	06:09	Treuchtlingen
RE 76850	Treuchtlingen	06:25	06:58	Ansbach	07:11	08:17	Würzburg Hbf
RE 76853	Würzburg Hbf	08:43	09:47	Ansbach	09:53	10:29	Treuchtlingen
RE 76854	Treuchtlingen	11:28	12:01	Ansbach	12:11	13:17	Würzburg Hbf
RE 76855	Würzburg Hbf	13:40	14:45	Ansbach	14:54	15:27	Treuchtlingen
RE 76856	Treuchtlingen	16:25	16:59	Ansbach	17:11	18:16	Würzburg Hbf
RE 76857	Würzburg Hbf	18:41	19:47	Ansbach	19:53	20:29	Treuchtlingen
RE 76878	Treuchtlingen	22:25	22:59	Ansbach	23:11	00:17	Würzburg Hbf

Sonntag

RE 76861	Würzburg Hbf	06:41	07:47	Ansbach	07:54	08:29	Treuchtlingen
RE 76862	Treuchtlingen	09:28	10:02	Ansbach	10:10	11:19	Würzburg Hbf
RE 76869	Würzburg Hbf	11:40	12:45	Ansbach	12:54	13:27	Treuchtlingen
RE 76864	Treuchtlingen	14:25	14:59	Ansbach	15:11	16:16	Würzburg Hbf
RE 76865	Würzburg Hbf	16:43	17:47	Ansbach	17:53	18:30	Treuchtlingen
RE 76866	Treuchtlingen	19:28	20:01	Ansbach	20:11	21:17	Würzburg Hbf

Bremen – München wird ohne Zwischenhalte über Ansbach – Treuchtlingen – Donauwörth bis Augsburg umgeleitet. Die Anzahl der Güterzüge ist im Zeitraum der Umleitung ebenfalls angewachsen. Einige Güterzüge nehmen aber auch ab Gemünden den Weg über die Werntalbahn nach Waigols-

hausen und weiter über Schweinfurt und Bamberg nach Nürnberg. Ebenfalls von Umleitergüterzügen befahren wird aktuell der sonst im Güterverkehr wenig genutzte Streckenabschnitt Rottendorf – Waigolshausen, um die eingleisige Werntalbahn nicht zu überlasten.

Martin Kunhäuser

DIE UMLÄUFE DER ERSATZZÜGE (2)

Die Loks ziehen die Garnituren planmäßig von Treuchtlingen nach Würzburg

Umlauf 2 und 3: Doppelstockwagen

Plantag 1 Montag bis Freitag

RE 76851	Würzburg Hbf	04:30	05:35	Ansbach	05:37	06:09	Treuchtlingen
RE 76852	Treuchtlingen	06:16	06:50	Ansbach	06:51	08:07	Würzburg Hbf
RE 76853	Würzburg Hbf	08:43	09:47	Ansbach	09:53	10:29	Treuchtlingen
RE 76854	Treuchtlingen	11:28	12:01	Ansbach	12:11	13:17	Würzburg Hbf
RE 76855	Würzburg Hbf	13:40	14:45	Ansbach	14:54	15:27	Treuchtlingen
RE 76856	Treuchtlingen	16:25	16:59	Ansbach	17:11	18:16	Würzburg Hbf
RE 76857	Würzburg Hbf	18:41	19:47	Ansbach	19:53	20:29	Treuchtlingen
RE 76858	Treuchtlingen	21:28	22:02	Ansbach			

Plantag 2 Montag bis Freitag

RE 76860	Ansbach	05:24	06:31	Würzburg Hbf			
RE 76861	Würzburg Hbf	06:41	07:47	Ansbach	07:54	08:29	Treuchtlingen
RE 76862	Treuchtlingen	09:28	10:02	Ansbach	10:10	11:19	Würzburg Hbf
RE 76863	Würzburg Hbf	11:40	12:45	Ansbach	13:16	13:51	Treuchtlingen
RE 76864	Treuchtlingen	14:25	14:59	Ansbach	15:11	16:16	Würzburg Hbf
RE 76865	Würzburg Hbf	16:43	17:47	Ansbach	17:53	18:30	Treuchtlingen
Lr 76866	Treuchtlingen	19:23	20:09	Ansbach			
RE 76866	Ansbach	20:11	21:17	Würzburg Hbf			

Plantag 1 Samstag

RE 76881	Würzburg Hbf	05:23	06:27	Ansbach	06:54	07:29	Treuchtlingen
RE 76882	Treuchtlingen	08:25	08:58	Ansbach	09:10	10:17	Würzburg Hbf
RE 76883	Würzburg Hbf	10:41	11:45	Ansbach	11:53	12:29	Treuchtlingen
RE 76884	Treuchtlingen	13:28	14:01	Ansbach	14:10	15:17	Würzburg Hbf
RE 76885	Würzburg Hbf	15:41	16:46	Ansbach	16:54	17:27	Treuchtlingen
RE 76886	Treuchtlingen	18:26	19:00	Ansbach	19:11	20:17	Würzburg Hbf
RE 76887	Würzburg Hbf	20:41	21:45	Ansbach	21:53	22:29	Treuchtlingen
Lr 76888	Treuchtlingen	22:46	23:27	Ansbach			

Plantag 2 Samstag

RE 76880	Ansbach	04:40	05:47	Würzburg Hbf			
RE 76861	Würzburg Hbf	06:41	07:47	Ansbach	07:54	08:29	Treuchtlingen
RE 76862	Treuchtlingen	09:28	10:02	Ansbach	10:10	11:19	Würzburg Hbf
RE 76869	Würzburg Hbf	11:40	12:45	Ansbach	12:54	13:27	Treuchtlingen
RE 76864	Treuchtlingen	14:25	14:59	Ansbach	15:11	16:16	Würzburg Hbf
RE 76865	Würzburg Hbf	16:43	17:47	Ansbach	17:53	18:30	Treuchtlingen
RE 76868	Treuchtlingen	19:28	20:01	Ansbach	20:11	21:17	Würzburg Hbf

Plantag 1 Sonntag

RE 76881	Würzburg Hbf	05:23	06:27	Ansbach	06:54	07:29	Treuchtlingen
RE 76882	Treuchtlingen	08:25	08:58	Ansbach	09:10	10:17	Würzburg Hbf
RE 76883	Würzburg Hbf	10:41	11:45	Ansbach	11:53	12:29	Treuchtlingen
RE 76884	Treuchtlingen	13:28	14:01	Ansbach	14:10	15:17	Würzburg Hbf
RE 76885	Würzburg Hbf	15:41	16:46	Ansbach	16:54	17:27	Treuchtlingen
RE 76886	Treuchtlingen	18:26	19:00	Ansbach	19:11	20:17	Würzburg Hbf
RE 76887	Würzburg Hbf	20:41	21:45	Ansbach	21:53	22:29	Treuchtlingen
Lr 76888	Treuchtlingen	22:46	23:27	Ansbach			

Plantag 2 Sonntag

Lr 76859	Ansbach	05:39	06:07	Treuchtlingen			
RE 76850	Treuchtlingen	06:25	06:58	Ansbach	07:11	08:17	Würzburg Hbf
RE 76853	Würzburg Hbf	08:43	09:47	Ansbach	09:53	10:29	Treuchtlingen
RE 76854	Treuchtlingen	11:28	12:01	Ansbach	12:11	13:17	Würzburg Hbf
RE 76855	Würzburg Hbf	13:40	14:45	Ansbach	14:54	15:27	Treuchtlingen
RE 76856	Treuchtlingen	16:25	16:59	Ansbach	17:11	18:16	Würzburg Hbf
RE 76857	Würzburg Hbf	18:41	19:47	Ansbach	19:53	20:29	Treuchtlingen
RE 76878	Treuchtlingen	22:25	22:59	Ansbach	23:11	00:17	Würzburg Hbf

ÖBB 1018

Die bessere E 18

SCHÖNE UND SCHNELLE ÖSTERREICHERINNEN ■ Wie macht man aus einer sehr guten Konstruktion eine noch bessere? Indem man ein paar Baugruppen den eigenen Bedürfnissen anpasst, es sonst aber beim bewährten Grundentwurf belässt. Genau nach diesem Schema verfahren die Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1937 bei ihrem Ableger der E 18



Die gelungene Konstruktion und das harmonische Äußere der deutschen E 18 riefen auch im Ausland großes Aufsehen hervor. Gerade in Österreich, wo die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) Ende 1936 ihr zweites großes Elektrifizierungsprogramm beschloss, war man froh über entsprechende Entwicklungen, die ins eigene Konzept passten. Kernstück der österreichischen Elektrifizierungspläne war die 313 Kilometer lange Westbahn von Wien nach Salzburg. In Salzburg befand sich seit 1930 der östliche Endpunkt des elektrischen BBÖ-Netzes, außerdem bestand seit 1928 Anschluss an das süddeutsche Netz. Deshalb wollten die BBÖ in den folgenden Jahren von Salzburg aus die Westbahn Stück für Stück unter den Fahrdrabt bringen. Die Elektrifizierung sollte die Höchstgeschwindigkeit bei bis zu 600 Tonnen schweren Schnellzügen von 100 auf künftig 120 km/h erhöhen. Dafür benötigte man eine moderne Lokkonstruktion mit hohem Beschleunigungsvermögen, um die Züge nach den Zwischenhalten und dem Durchfahren von engen Gleisbögen mit teils nur 285 Metern Halbmesser rasch wieder auf Geschwindigkeit zu bringen. Keine der bislang beschafften österreichischen Elektrolokomotiven konnte das leisten.

Übernahme, aber verbessert

Schon im Vorfeld diskutierten die BBÖ daher verschiedene Varianten für eine elektrische D-Zug-Lok für die Westbahn. Gegenüber einer (2'Bo) (Bo2')-Drehgestellok, die man zeitweise aufgrund der engen Gleisbögen ins Auge gefasst hatte, setzte sich die 1'Dor'-Bauart durch. Von ihr versprach man sich im höheren Geschwindigkeitsbereich bessere Laufeigenschaften. Für eine komplette Neukonstruktion fehlte jedoch die Zeit, sollte die Lok doch schon zur Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Salzburg und Attnang-Puchheim bereitstehen, die für 1938 vorgesehen war. So kam gegen Ende des Jahres 1936 die E 18 ins Spiel, die hinsichtlich ihrer Achsfolge und ihrer sonstigen Eigenschaften den österreichischen Wünschen weitgehend entsprach. Da man sich dadurch Zeit und auch hohe Konstruktionskosten sparen konnte, fiel rasch die Entscheidung zu einer Adaption des Reichsbahn-Vorbilds.

Mit der deutschen Lokindustrie einigte man sich schnell auf eine Lizenz zur Übernahme der Zeichnungen, sodass die BBÖ schon im März 1937 den Auftrag für acht Lokomotiven erteilen konnten. Den mechanischen Teil aller Maschinen lieferte die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF), während die AEG-Union und die Österreichischen Sie-

Am 3. September 1991 legt sich 1018 004 mit einem Regionalzug am Haken an der Einfahrt von Lambach elegant in die Kurve. Im Hintergrund schauen die Türme des Benediktinerstifts Lambach hervor

Detlef Winkler



E 18 201 am 3. Juni 1942 in Attnang. Optisch unterschieden sich die E 18² von den E 18 durch das Fehlen der Lüftungsgitter unterhalb des Mittelgurts und die Anzahl der Maschinenraumfenster C. Bellingrodt/Slg. OS



1118.01 verlässt mit einem Schnellzug Wien West. Hinter der Lok verbirgt sich die ehemalige E 18 42. Noch besitzt sie vier Maschinenraumfenster und Lüftergitter unterhalb des Mittelgurts Konrad Pfeiffer/Slg. OS

mens-Schuckert-Werke (ÖSSW) zu gleichen Teilen die elektrischen Ausrüstung übernehmen. Die Lokomotiven sollten die Bezeichnung 1870.01 bis 1870.08 erhalten.

Für die Betriebsverhältnisse auf der Westbahn reichte für die 1870 allerdings eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h (gegenüber 150 km/h bei der E 18) aus, auch sollten die österreichischen Loks ihre höchste Leistung bei etwa 100 km/h entfalten können. Um keine allzu großen Außenseiterinnen im Werkstdienst zu erhalten, verfügten die BBÖ in ihrem Lastenheft für die 1870 zudem, möglichst viele Teile zu verwenden, die den österreichischen Normalien entsprachen. So wurden statt der Isothermos-Achslager solche der Bauart Friedmann mit Druckschmierung vorgesehen.

Österreichische Besonderheiten

Noch bevor die Fertigung der 1870 beginnen konnte, wurden Österreich jedoch am 12. März 1938 in das Deutsche Reich eingegliedert („Anschluss“) und die BBÖ am 18. März 1938 in die Deutsche Reichsbahn überführt. Dementsprechend traten nun in der „Ostmark“, wie Österreich im nationalsozialistischen Sprachgebrauch genannt wurde, auch im Eisenbahnwesen nach und nach deutsche Verordnungen in Kraft. Im Falle der 1870 bedeutete das, die Pläne noch einmal zu überarbeiten, sollten doch die Loks auf Wunsch der Reichsbahn deutlich mehr den deutschen E 18 entsprechen als von den BBÖ vorgesehen. So kam beispielsweise

anstatt der elektropneumatischen Schützensteuerung ein motorisch angetriebenes Nockenschaltwerk zum Einsatz.

Nicht mehr geändert wurden jedoch die bereits fertig konstruierten stärkeren Fahrmotoren des Typs ASM 701 mit einer Stundenleistung von je 898 kW bei 98 km/h, die speziell für die 1870 und ihre Einsatzstrecke entwickelt worden waren. Auch die neuen Haupttransformatoren der Bauart AST 2801 (mit 2.880 kVA Traktionsleistung und 18 Anzapfungen für das Nockenschaltwerk mit Feinregler) blieben unangetastet. Mit 4.880 PS verfügten die Motoren über eine deutlich größere Nennleistung als diejenigen in der E 18. Aufgrund der für die Westbahn vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h hatte man außerdem die Übersetzung des Getriebes von 34:95 auf 33:97 heruntergesetzt.

Da sich die neuen Loks dadurch doch deutlich von den bislang beschafften E 18 unterschieden, bezeichnete die Reichsbahn sie als E 18², zumal ihre Höchstgeschwindigkeit wegen der geringeren Vorseignalabstände in Österreich auf 100 km/h begrenzt wurde. Optisch unterschieden sich die E 18² hingegen wenig von den E 18. Auffällig waren das Fehlen der Lüftungsgitter unterhalb des Mittelgurts sowie die BBÖ-Einheitsstromabnehmer III.

Von Salzburg aus unterwegs

Die Auslieferung der E 18 201 bis 208 erfolgte zwischen 8. Februar und 25. Oktober 1940. Alle Loks



Vorbild und Adaption am selben Zug: E 18 42 und E 18 205 ziehen am 17. Dezember 1952 den Eröffnungszug zur Aufnahme des elektrischen Betriebs nach Wien durch den Wiener Wald

Wilhelm Wagner/Slg. OS



In den 1960er-Jahren erhielten die 1018/1118 vergrößerte Fenster für eine bessere Rundumsicht und ein rotes Rücklicht vom Typ TF 220 2 b. 1018.03 ruht sich am 2. August 1975 in der Zfl Linz aus Herbert Stemmler

wurden nach ihrer Abnahme beim Bw Salzburg stationiert, wie die bisherige Zugförderungsleitung von 1938 bis 1945 reichsbahnkonform hieß. Zunächst wurden die Loks ausgiebigen Testfahrten auch auf bayerischen Strecken unterzogen. Weitere Einsätze absolvierten sie auf der Giselabahn Salzburg – Saalfelden – Wörgl – Innsbruck, aber auch auf der Tauernbahn bis Spittal-Millstättersee.

Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Salzburg und Attnang-Puchheim im Dezember 1940 verlagerten sich die Einsätze der E 18² auf diese Westbahn-Teilstrecke. Hier trafen sie auch auf ihre Münchner E 18-Halbschwestern, die im Durchlauf von München Attnang-Puchheim erreichten.

Der angesichts der Aufgaben auf der Westbahn doch etwas geringe Bestand von nur acht E 18² veranlasste die Reichsbahn 1943/44 dazu, die Nürnberger E 18 046 und die Hallenser E 18 42 nach Salzburg umzustationieren, wo sie gleichwertig in den Plänen der E 18² mitliefen.

Wiederaufarbeitung und erneute Einsätze

Die im Herbst 1944 beginnenden alliierten Luftangriffe auf Salzburg verschonten die schnittigen Loks nicht: Alle E 18² und die E 18 046 mussten mehr oder weniger stark beschädigt abgestellt werden. Schon beim ersten Angriff am 16. Oktober 1944 wurde E 18 206 so schwer getroffen, dass sie ausgemustert wurde.

Bei Kriegsende zeigte sich lediglich E 18 42 noch betriebsfähig. Sukzessive konnten die sieben verbliebenen E 18² in der folgenden Zeit wieder in Betrieb genommen werden, auch unter Zuhilfenahme der als Ersatzteilspenderin dienenden E 18 046. Dabei verzichtete man auf die nach unten durchgezogene Frontschürze und schnitt diese in Höhe der unteren Pufferträgerkante ab – ganz ähnlich wie dies auch die spätere DB tat.

Die weiterhin in der Zugförderungsleitung (Zfl) Salzburg beheimateten Loks kamen erneut vorrangig auf der Westbahn bis Attnang-Puchheim zum Einsatz, darüber hinaus auch zwischen Salzburg und Wörgl sowie Spittal-Millstättersee. Mit der fortgesetzten Elektrifizierung der Westbahn (Mai 1949 bis Linz, Juni 1951 bis Amstetten, Dezember 1952 bis Wien) erweiterte sich schrittweise der Einsatzbereich der E 18² und der E 18 42 nach Osten. Die mittlerweile für 130 km/h zugelassenen Loks konnten sich endlich im Schnellzugverkehr auf ihrer vorgesehenen Stammstrecke beweisen.

Mit der Ausweitung der Westbahn-Einsätze gab Salzburg im Mai 1952 E 18 203 und 204 nach Linz ab. Aufgrund des sich abzeichnenden Mangels an schnellen Elloks ließen die ÖBB (wie die Abkürzung seit 1947 lautete) auch E 18 046 von September 1950 bis Dezember 1952 in der Hauptwerkstätte Linz wieder aufarbeiten. Dabei erhielt sie eine der E 18² weitgehend entsprechende elektrische Ausrüstung. Stationiert wurde sie bei der Zfl Linz.



Zwischen 1970 und 1977 erhielten alle 1018/1118 den weitheint sichtbaren ÖBB-Außenanstrich in Blutorange mit beige Zierlinien, ab 1974 kam das neue ÖBB-Logo („Pflatsch“) dazu

Jürgen Hörstel

Erwähnt sei hier, dass in Österreich damals eine Nachbestellung von sechs E 18² erwogen wurde, was der Leiter des Maschinentechnischen Dienstes der Generaldirektion Wallner jedoch strikt ablehnte. Denn dieser hatte vor 1945 bei der RBD Breslau als Reichsbahn-Assessor mit der E 18 zu tun und kannte daher deren lauftechnische Mängel, die Radreifenbrüche und Speichenrisse verursachten.

Unter neuer ÖBB-Nummer

Bei der Einführung des neuen ÖBB-Reihenschemas von 1953 wurde die E 18 046 als 1018.101 bezeichnet, während aus E 18 42 aufgrund ihrer abweichenden Bauart die 1118.01 wurde. Die restlichen E 18² bildeten die Reihe 1018 mit den Loknummern 1018.01 bis 05 sowie 07 bis 08. Die Stelle der zerstörten E 18 206 ließ man frei.

Zum Winterfahrplan 1953/54 wurden die Salzburger E 18² sowie die 1018.101 in die Zfl Wien West um stationiert. Damit blieb Salzburg als einzige Maschine noch die 1118.01, die die Zfl jedoch nur zwei Monate später, im Februar 1954, nach Linz abgab.

In jenem Jahr begann auch der Umbau der 1018/1118 auf Stromabnehmer der ÖBB-Bauart IV mit Siemens-Doppelwippe, der bis 1961 abgeschlossen wurde. Damit war es möglich, mit nur einem aufgebügelten Pantographen zu fahren. Im Regelfall nutzten die Personale dazu den hinteren Stromabnehmer. Da der abgesenkte vordere Strom-

abnehmer dann jedoch durch die Luftströmung nach oben gedrückt werden konnte, kam auf den Loks ab 1963 der besser geschützte neue Typ V zum Einsatz.

Auch die übrige Optik der E 18² erfuhr eine erste Veränderung: 1955 erhielt zuerst das Einzelstück 1118.01 ähnlich wie die DB-Halbschwestern anstel-

VON GRAU ÜBER GRÜN ZU ORANGE

Im Laufe der Jahre machten die österreichischen E 18 mehrfache Änderungen ihres Außenanstrichs mit. Auf das reichsbahnstypische Blaugrau der ersten Jahre mit dünnen Zierlinien folgte bei den ÖBB ab etwa 1950 ein tannengrüner Lackauftrag am Lokkasten, der weiterhin mit einem schwarzen Fahrwerk einherging. Die Frontschürzen blieben zunächst noch grau, wurden später dann jedoch auch schwarz gestrichen. Nach der Hauptausbesserung mit Neuerkabelung trugen alle 1018 ab 1964/68 weiterhin einen tannengrünen Kasten, der nun aber resedagrüne Zierstreifen erhalten hatte.

Bereits ab 1970 kamen die ersten 1018 in den Genuss des neuen, weithin leuchtenden ÖBB-Außenanstrichs in Blutorange mit beige Zierlinien (in unterschiedlicher Ausführung), bis 1977 wurden alle Maschinen entsprechend umlackiert. Ab 1974 erhielten sie zudem das neue ÖBB-Logo („Pflatsch“), mit dem sie auch ihre aktive Karriere beendeten. Nur die als ÖBB-Nostalgie-Lok auserwählte 1018.05 erhielt 1986 ihren grünen Anstrich zurück. OS

le der großen unteren Frontlampen kleinere hervorstehende Exemplare. Nach der guten Bewährung wurden auch die 1018 ab 1961 entsprechend umgerüstet.

Umfassende Modernisierung

Nach dieser „Augen-OP“ unterzogen die ÖBB ihre 1018/1118 in den 1960er-Jahren noch einem weiteren Umbau, der den Gesamteindruck deutlich veränderte: Im Rahmen einer „Hauptausbesserung mit Neuverkabelung“ modernisierte man die Loks zwischen 1964 und 1968 im mechanischen wie auch im elektrischen Teil umfassend. Hierzu gehörte neben der Erneuerung des Lokkastens samt Seitenwänden und Führerräumen der Umbau der Stirnfronten. Die zwei großen Frontfenster mit Gummi-Einfassungen verliehen den Loks nicht nur ein deutlich moderneres Aussehen, sondern verbesserten auch die Rundumsicht für die Lokführer deutlich. Diese durften sich nun auch über ÖBB-einheitliche Führerpulte für einmännige Besetzung freuen. Der Verbesserung der Sicherheit dienten auch der Einbau der Indusi sowie ein eigenes rotes Rücklicht vom Typ TF 220 2 b oberhalb der rechten unteren Frontlampe.

Die beiden Außenseiterinnen 1118.01 und 1018.101 mit ihren „Reichsbahn-Genen“ waren bereits 1960 im Rahmen von Hauptausbesserungen zumindest äußerlich noch weiter ihren österreichi-

schon Schwestern angepasst worden, indem man bei ihnen die für ihre Bauart typischen unteren Lüftungsgitter in den Seitenwänden entfernte und anstelle der beiden mittleren Maschinenraumfenster zwei neue Lüftungsgitter einbaute.

Konkurrenz macht sich breit

Als die Zfl Wien West im Jahr 1955 Neubauloks der Reihe 1010 für den Schnellzugdienst auf der Westbahn zugeteilt bekam, reduzierte sie ihren 1018-Bestand und gab die Loks nach Linz ab. Ab Mitte 1962 war die dortige Zfl Heimat aller 1018 – und blieb es bis zum Ausscheiden der Reihe. Auch die kurzzeitig ebenfalls in Wien aktive 1118.01 kehrte im Oktober 1962 nach Linz zurück. Die Zfl Linz setzte die schnittigen Elloks weiterhin im hochwertigen Reiseverkehr auf der gesamten Westbahn und darüber hinaus auch bis Passau ein. Daran änderte sich bis zum Beginn der 1970er-Jahre kaum etwas.

Mit der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Schnellzüge auf der Westbahn auf 140 km/h wurden die 1018/1118 in den 1970er-Jahren jedoch von der neuen Reihe 1042.5 aus ihren angestammten Diensten verdrängt. Statt Schnellzügen beförderten die Loks fortan vermehrt Eil- oder sogar nur Personen-, Post- und (vereinzelt) Güterzüge.

Mit der Elektrifizierung von Zweigstrecken der Westbahn kamen 1968 Kleinreifung und 1975 Summerau als weitere Zielbahnhöfe hinzu, ab



1970 liefen die 1018/1118 auch wieder Stainach-Irdning an. Mit der Elektrifizierung der Ennstallinie 1979 wurden die neun Loks für die Bespannung von Eil- und Regionalzügen nach Selzthal vorgesehen. Allerdings belastete diese bogenreiche Strecke den neuralgischen Punkt der 1018/1118, nämlich das Laufwerk. Radreifenverschleiß und Speichenrisse mehrten sich.

Anfang der 1980er-Jahre waren den 1018/1118 von einst zwölf planmäßig bespannten Zugpaaren im Durchlauf Salzburg – Wien nur noch vier geblieben. Immer mehr bestimmten jetzt Personenzugdienste ihren Arbeitsalltag, zudem mussten sie ab den frühen 1980er-Jahren häufiger vor Güterzügen über die Westbahn aushelfen.

Ein langsamer Abschied

Die Einzelgängerinnen 1018.101 und 1118.01 schieden als Erste aus dem Unterhaltungsbestand der ÖBB aus. 1018.101 standen ab dem 7. November 1979 nur noch drei Fahrmotoren zur Verfügung. In eine Aufarbeitung des vierten Motors wollte man nicht mehr investieren, doch zwang der knappe Fahrzeugbestand dazu, die Lok dennoch weiter zu nutzen; man setzte sie nur noch vor leichten Zügen im Umkreis der oberösterreichischen Hauptstadt ein, letztmals am 13. März 1980 vor einem Personenzug von Frankenmarkt nach Linz. Am 16. Mai 1980 wurde sie ausgemustert. Fünf Jahre länger

blieb die zweite Einzelgängerin, 1118.01, im Dienst. Nach einem Motorschaden wurde sie – inzwischen EDV-gerecht als 1118 001 beschriftet – am 3. Juli 1985 abgestellt und am 1. Dezember des Jahres ausgemustert.

Den 1018 ging es ab 1986 an den Kragen. Zum 1. Mai und zum 1. November schieden 1018 001 und 003 nach Motorschäden aus, waren aber als Ersatzteilerpenderinnen hochwillkommen, um die übrigen Loks noch ein paar Jahre im Betrieb halten zu können. Als Nächste verließ zum 1. Juli 1988 die zur ÖBB-Museumslok erkorene 1018 005 den regulären Betriebsdienst; man wollte sie für künftige Nostalgieeinsätze schonen.

Der Aktionsradius der verbliebenen vier 1018 schrumpfte weiter. 1987 fielen Wien und Steinach-Irdning, 1989 auch Selzthal als Ziele weg, im Sommer 1991 dann Kleinreifling. Neues Haupteinsatzgebiet war ab Winterfahrplan 1987/88 die Strecke Linz – Passau. Die Einführung des „Neuen Austro Takt“ (NAT) 1991 verschaffte den 1018 aufgrund des knappen ÖBB-Fahrzeugbestands noch einmal mehr Auslauf vor Eil- und Regionalzügen zwischen Salzburg und Amstetten sowie zwischen Linz und Garsten, Summerau sowie Passau. In ihren Plänen kamen jedoch häufig auch 1042/1142 zum Einsatz.

Doch ihre Tage waren gezählt: Zum 30. Juni 1992 wurden 1018 004 und 007 ausgemustert, nur wenige Tage später stellte man 1018 002 und 008 mit Rissen in den Radspeichen ab. Mit ihrer Ausmusterung Ende 1992 fand die Geschichte der vielleicht formschönsten ÖBB-Elektroloks ihren Abschluss.

1018 004 ist am 3. September 1991 mit einem Regionalzug bei Straßwalchen unterwegs Detlef Winkler

Oliver Strüber

E 18-BEHEIMATUNGEN IN ÖSTERREICH

Loknummer	Baujahr	Hersteller/Fabriknummer	Erstbeheimatung	letzte Zfl	Ausmusterung
E 18 42	1938	AEG 5046	Halle (Saale) Hbf	Zfl Linz	01.12.1985
seit 12.05.1944 in Salzburg (aus Halle), von ÖStB/ÖBB übernommen, seit 1953: 1118.01; zerlegt					
E 18 046	1939	AEG 5160	München Hbf	Zfl Linz	16.05.1980
seit 03.04.1943 in Salzburg (aus Nürnberg), von ÖStB/ÖBB übernommen, bis 1952 Vollaufarbeitung mit neuem Elektroteil als 1018.101; zerlegt					
E 18 201	1940	WLF/AEG-Elin 3125/268	Salzburg	Zfl Linz	01.05.1986
ab 1953: 1018.01, zerlegt					
E 18 202	1940	WLF/AEG-Elin 3126/269	Salzburg	Zfl Linz	01.12.1992
ab 1953: 1018.02; ab 1992 Vorheizanlage Vz 011.04 in Penzing und St. Valentin; 1998 von ÖGEG übernommen, seither Lokpark Ampflwang					
E 18 203	1940	WLF/AEG-Elin 3127/270	Salzburg	Zfl Linz	01.11.1986
ab 1953: 1018.03; zerlegt					
E 18 204	1940	WLF/AEG-Elin 3128/271	Salzburg	Zfl Linz	01.07.1992
ab 1953: 1018.04; 1998 von ÖGEG übernommen, 2000 Verkauf an Eisenbahn- und Technik Museum Prora (Rügen)					
E 18 205	1940	WLF/ÖSSW 3129/260-205	Salzburg	Zfl Linz	01.07.1988
ab 1953: 1018.05; ab 1988 ÖBB Nostalgie, bis 2003 betriebsfähig; 2003–2008 fahrbare Vorheizanlage 011.29; 2008 Verkauf an Club 1018 Wien					
E 18 206	1940	WLF/ÖSSW 3130/260-206	Salzburg	Bw Salzburg	18.01.1945
schwerste Kriegsschäden, von DR ausgemustert, zerlegt					
E 18 207	1940	WLF/ÖSSW 3131/260-207	Salzburg	Zfl Linz	01.07.1992
ab 1953: 1018.07; ab 1992 Vorheizanlage Vz 011.05 in Steindorf; 1998 von ÖGEG übernommen, Lokpark Ampflwang					
E 18 208	1940	WLF/ÖSSW 3132/260-208	Salzburg	Zfl Linz	01.12.1992
ab 1953: 1018.08; 1998 von ÖGEG übernommen, seither Lokpark Ampflwang					

LINHA DO VOUGA IN PORTUGAL

Die Letzte ihrer Art

VON DER SILBERKÜSTE IN DIE BERGE ■ Nur eine der zahlreichen Schmalspurstrecken der portugiesischen Staatsbahnen blieb erhalten: die 95,8 Kilometer langen Linha do Vouga. Aber auch ihr drohte zeitweise die Stilllegung

Zahlreiche meterspurige Schmalspurbahnen erschlossen früher den dünn besiedelten Norden des Landes. Während der größte Teil der Strecken inzwischen stillgelegt wurden, spürten die staatlichen Comboios de Portugal (CP), zu deutsch Eisenbahnen Portugals, einige Linien auf die portugiesische Breitspur um. Ein Abschnitt der ehemaligen meterspurigen Linha de Guimarães wird heute durch die Metro do Porto bedient. Lediglich von der Linha do Vouga blieben zwei Streckenteile in Betrieb.

Die Geschichte der Schmalspurbahn durch das Vougatal begann am 21. Dezember 1908, als der König Manuel II. den ersten Abschnitt zwischen dem Bahnhof Espinho, der an der 1877 eröffneten Hauptstrecke von Porto nach Lissabon liegt, und Oliveira de Azeméis eröffnet hat. Rund drei Jahre später folgte am 8. September

1911 der südliche Abschnitt von Aveiro nach Sernada do Vouga. Nochmal drei Jahre später verband man mit der Eröffnung der Verbindung von Oliveira de Azeméis über Sernada do Vouga nach Ramal de Viseu am 5. Februar 1914 die beiden Streckenteile der ursprünglich als Linha do Vale do Vouga bezeichneten Linie. Insgesamt hatte das Netz, das die Companhia do Vale do Vouga betrieben hat, eine Länge von 177 Kilometern.

Immer wieder bedroht

Im Zuge der Verstaatlichung der Bahnen übernahmen ab 1946 die Comboios de Portugal die Strecke. In den 1970er-Jahren wurde der Vorwurf laut, die

Dampflokomotiven verursachten gerade auf dem dicht bewaldeten östlichen Streckenabschnitt nach Viseu häufig Waldbrände. Daraufhin legten die CP den Abschnitt von Ser-

LOK Magazin-Serie
Reiseziele
Portugal – Linha do Vouga



Auf dem Südteil der Linha do Vouga liegt Eirol, wo am 1. Juni 2022 einer der sieben Doppeltriebwagen der Baureihe 9300 gerade aus einem kurzen Tunnel in den Bahnhof einfährt

Jens Perbandt



Am 27. August 1989 überquert ein Triebwagen mit auffälligem Warnanstrich in Sernada do Vouga, wo heute der Südtteil der Linie beginnt, auf einem steinernen Straßen- und Bahnviadukt den Rio Vouga



1972 starteten die Züge der Linha do Vouga noch im Bahnhof Espinho. Seit dessen Tieferlegung 2005 beginnt sie in Espinho Vouga ohne direkten Anschluss an die Hauptstrecke nach Porto

Herbert Stemmler (2)

nada do Vouga nach Viseu 1972 still. Erst rund drei Jahre später nahmen die CP den Betrieb auf der Vouga-Linie wieder auf, nun mit Dieselmotoren.

Im Lauf der Jahre stand die Einstellung der Strecke immer wieder zur Diskussion und am 1. Januar 1990 endete der Verkehr auf dem Abschnitt Sernada do Vouga nach Viseu erneut. Auch der Betrieb auf den restlichen Abschnitt Espinho – Sernada do Vouga – Aveiro sollte 2011 eingestellt werden, aber die massiven Proteste der Anwohner konnten das verhindern. Schließlich endete am 1. November 2013 der Verkehr auf dem Abschnitt Oliveira de Azeméis über Sernada do Vouga, seitdem wird die Strecke nicht mehr durchgehend befahren. Für den nördlichen Abschnitt von Espinho nach Oliveira de

Azeméis wurden 2019 Untersuchungsergebnisse vorgelegt, die eine Umspurung auf die iberische Spurweite von 1.668 Millimetern vorsahen.

Mit Krümmungen und Serpentin

Heute beginnt der nördliche Abschnitt am Bahnhof Espinho Vouga, rund 700 Meter südlich des Staatsbahnhofs. Seit der Tieferlegung der breitspurigen Staatsbahn im Zentrum von Espinho im Jahr 2005 ist ein direkter Umstieg am Hauptbahnhof in die Züge der Linha do Vouga nicht mehr möglich, da die Schmalspurbahn den Bahnhof nicht mehr anfährt.

Am Bahnhof Espinho Vouga startet der Doppeltriebwagen der Reihe 9630 auf einer Höhe von sie-



Verlust von Eisenbahnkultur: Während die E 133 der CP am 1. September 1972 im Bahnhof Espinho Vouga noch in einem gepflegten Eisenbahn-Ensemble rangiert (unten), wartet am 4. Juni 2022 ein Triebwagen der Reihe 9630 in lieblosem Ambiente auf seine Abfahrt

Jens Perbandt (o), Herbert Stemmler (u)



ben Metern über dem Meeresspiegel. Sieben Triebwagen dieser Fahrzeugreihe wurden Ende der 1980er-Jahre von der CP bei dem portugiesischen Hersteller Sorefame für die Meterspurbahnen beschafft. Nachdem die 38,55 Meter langen Züge, die eine Kapazität von 267 Fahrgästen haben, zunächst auf der Strecke von Porto nach Póvoa des Vazim eingesetzt wurden, kamen sie im März 2012 in das Vougatal, wo sie die Schienenbusse der 9300er-Baureihe ablösten.

Zunächst führt die Strecke durch das locker besiedelte Gebiet und erklimmt in zahlreichen Kurven und Serpentin die Steigung, um beim Bahnhof Arrifana (Streckenkilometer 24) eine Höhe von 217 Meter über NN zu erreichen. Nach

dem Erreichen des ersten Scheitelpunktes geht es zunächst wieder abwärts, bevor am Endpunkt Oliveira de Azeméis wieder eine Höhe von 182 Meter erreicht wird. Hier, in der rund 12.000 Einwohner

■ Sieben Doppeltriebwagen der Reihe 9630 sind im Einsatz, einer von ihnen fasst 267 Fahrgäste

zählenden Stadt, endet die Bahn, der jetzt dreigleisige Bahnhof wurde in den letzten Jahrzehnten erheblich zurückgebaut.

Die Weiterfahrt von dort nach Sernada do Vouga gestaltet sich schwierig, zwar gibt es zweimal

EINE KATHEDRALE FÜR BAHNREISENDE

Der direkt in der Innenstadt von Porto liegende Bahnhof Estação de São Bento ist Kunstwerk und Bahnhof zugleich. Zahlreiche sogenannte „Azulejo“-Wandmosaiken mit rund 20.000 bunt gestalteten Keramikschalen zieren die Vorhalle. In den Bildern des Malers Jorge Colaço ist die Geschichte der Stadt Porto dargestellt.

Der Bahnhof São Bento dient überwiegend dem Regionalverkehr. Der erste Zug fuhr bereits 1896, das Bahnhofsgebäude in der Form eines „U“ ging aber erst nach gut 16 Jahren Bauzeit am 5. Oktober 1916 in Betrieb. Seitdem enden die Züge aus dem Douro- und dem Minho-Tal sowie von Guimarães und Aveiro in dem Kopfbahnhof. 1966 ließen die staatlichen Eisenbahnen Portugals (CP) die gesamte Strecke zwischen Lissabon und Porto inklusive des

Bahnhofs São Bento elektrifizieren. 1997 wurde das Bahnhofsgebäude als Gebäude des öffentlichen Interesses in der Denkmalschutzliste registriert. Seit 2005 gibt es einen direkten Übergang zwischen den Vorort- und Regionalzügen und dem neu errichteten Stadtbahnssystem Portos, der Metro do Porto.

Dampfzug im Dourotal

Ein Touristenzug, gebildet aus historischen Holzwagen, befährt zwischen Anfang Juni und Ende Oktober an Wochenenden den schönsten Abschnitt des Dourotals zwischen der Portweinstadt Regua und Tua. Planlok ist die Dampflokomotive 0186. Sie wurde 1925 von Henschel & Sohn mit der Fabriknummer 19895 an die private Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste (CFS) geliefert und gehört zu einer Serie von zehn 1'D2'-Tenderlokomotiven, die zwischen

1924 und 1925 entstanden. Heute gehört die Lok den staatlichen Comboios de Portugal (CP). Während einer Hauptuntersuchung im Jahre 2016 wurde die Lok auf Ölfeuerung umgebaut. Mit ihr entsteht kein Funkenflug mehr.

Sollte die Dampflokomotive ausfallen, kommt eine Diesellokomotive der Reihe 1400 zum Einsatz, die zwischen 1966 und 1969 von English Electric und Sorefame gebaut wurden. 1413, 1424 und 1455 sind in der klassischen alten blauen Farbgebung lackiert.

Text und Fotos Martin Wehmeyer



Die 1925 von Henschel gebaute 1'C2'h2t-Lok 0186 bespannt regelmäßige Touristenzüge im Dourotal von Regua nach Tua



Palast des Reisens: der Bahnhof Estação de São Bento in Porto



Der Doppeltriebwagen 9631 sonnt sich am 2. Juni 2022 in Oliveira de Azeméis, wo heute der nördliche Streckenteil endet. Ein Gutachten empfiehlt die Umspurung von dort nach Espinho

Jens Perbandt

DIE ÄLTESTE WASSERBALLAST-BAHN DER WELT

Gut 100 Kilometer nördlich der Linha do Vouga, am Rande der Stadt Braga, liegt die Standseilbahn hinauf zur Wallfahrtskirche Bom Jesus do Monte. Im Jahr 2022 feierte die Strecke ihr 140-jähriges Bestehen; sie ist damit die älteste funktionstüchtige Wasserballast-Bahn der Welt. Der rüstige Methusalem fährt

ganztägig jede halbe Stunde von 8 bis 20 Uhr – bei großem Andrang auch öfter – mit einer Steigung von 42 Prozent die 274 Meter den Berg hinauf. Von Espinho aus ist Braga mit dem IC in rund eindreierviertel Stunden erreichbar.

Entworfen wurde die Bahn im Auftrag der „Companhia de Carris“ vom Schweizer Ingenieur Niklaus Riggenbach; den Bau vor Ort leitete der portugiesische Ingenieur Raoul Mesnier du Ponsard. Der Bau begann im März 1880, nach zwei Jahren Bauzeit wurde die Standseilbahn am 25. März 1882 eingeweiht. Für Mesnier war der Bau ein Türöffner, wie man heute sagt, er wurde noch im selben Jahr eingeladen, eine Reihe von Standseilbahnen und Seilbahnen in der portugiesischen Hauptstadt Lissabon zu entwerfen, von denen einige noch heute in Betrieb sind. 1914 wurde die Companhia de Carris vom Gemeinderat enteignet. Eine Restaurierung wurde 1946 mit Materialien durchgeführt, die bei der

Demontage der Standseilbahn Comboio do Monte in der Stadt Funchal auf der Insel Madeira anfielen. Ende der 1970er-Jahre ging die Standseilbahn in die Verantwortung der Confraria do Bom Jesus do Monte über; seit März 2003 ist die Wasser-Standseilbahn als nationales Erbe anerkannt. Der gesamte Komplex mit der Wallfahrtskirche gehört zum Unesco-Welterbe. 2006 wurde die Strecke abermals umfangreich renoviert. Unter heutigen Gesichtspunkten, wo alles nachhaltig sein sollte, ist die Standseilbahn ohne direkten elektrischen Antrieb vorbildhaft. Der Tank des Wagens an der Bergstation wird mit Wasser befüllt und zieht beim Abwärtsrollen auf den parallel verlegten Gleisen den Wagen, der mit leerem Tank an der Talstation steht, nach oben. Jede Kabine ist sieben Meter lang, zwei Meter breit und hat einen Radstand von 4,5 Metern.

Text und Foto Martin Wehmeyer



Die Wagen stammen noch aus der Anfangszeit der Bahn

am Tag eine Anschlussfahrt mit dem Bus, doch die dauert rund 70 Minuten und ist zum Teil mit langen Übergangszeiten verbunden.

Der südliche Abschnitt der Linha do Vouga beginnt in Sernada do Vouga, hier trafen einst die Strecken aus Espinho, Aveiro und Viseu aufeinander. Die bereits zum Distrikt Aveiro gehörende Kleinstadt liegt direkt am Rio Vouga. Hier befindet sich auch das Betriebswerk, in welchem die Fahrzeuge der Schmalspurbahn instandgesetzt werden.

Kleines Eisenbahnmuseum

Hinter Sernada do Vouga überquert die Strecke den Fluss in der Straßenmitte auf einem steinernen Viadukt, um später den Bahnhof Macinhata zu erreichen. Hier hat die CP ein kleines Eisenbahnmuseum eingerichtet, welches speziell die Geschichte der Schmalspurbahnen veranschaulicht und zahlreiche Originalfahrzeuge zeigt.

Zunächst führt die Strecke weiter entlang des Flusses, um nach dem nächsten Bahnhof Carvalho Portela den Flusslauf zu verlassen und einen Umweg nach Süden über die rund 14.000 Einwohner zählende Stadt Águeda zu machen. Hier trifft sie auf den gleichnamigen Fluss, dessen Lauf sie Richtung Westen folgt, bis sie bei Eiról wieder auf den Rio Vouga trifft. Rund um Eiról, wo die Strecke nach der Durchfahrt durch einen kurzen Tunnel zwischen Hang und dem Fluss verläuft, befindet sich einer der romantischsten Teile der Schmal-

spurbahn. Ab hier fahren die Züge die letzten 14 Kilometer größtenteils durch stärker besiedelte Gebiete, um schließlich in Aveiro in einem 90-Grad-Bogen in den Hauptbahnhof einzufahren.

Der modernisierte Bahnhof Aveiro befindet sich ebenfalls an der Hauptbahn Porto – Lissabon. Hier wurden die schmalspurigen Gleise in den neuen, 2005 eröffneten Hauptbahnhof mit eingeführt. Auf keinen Fall sollte man versäumen, das noch erhaltene historische Bahnhofsgebäude der Hauptstrecke zu besichtigen.

Sanierung und Wiederaufbau

Um den Betrieb für die nächsten Jahre sicherzustellen, findet derzeit ein Sanierungsprogramm statt, das im Wesentlichen die Erneuerung des Oberbaus und die signaltechnische Sicherung der Bahnübergänge umfasst.

Auch soll der Abschnitt zwischen Oliveira de Azeméis und Sernada do Vouga im Rahmen der Arbeiten wieder für den Betrieb hergerichtet werden. Bis 2025 sollen diese Arbeiten mit einem Investitionsvolumen von 34 Millionen Euro abgeschlossen werden, womit der Erhalt der Strecke zumindest mittelfristig gesichert ist.

Jens Perbandt

URLAUB AN DER SILBERKÜSTE

Während die Algarve als Urlaubsziel allgemein bekannt ist, gehört ein Urlaub an Portugals Silberküste – an der auch die beiden Endbahnhöfe der Linha do Vouga liegen – eher zu den Reisezielen von Individualtouristen und Einheimischen.

Die über 550 Kilometer lange Küste zwischen Porto und Lissabon mit den historischen Städten und Seebädern Estoril, Aveiro, Nazaré und Figueira da Foz bietet mit Fahrten in das Hinterland zahlreiche Ziele für Kultur- und Architekturinteressierte. Bei einem Strandspaziergang in den Morgen- aber auch Abendstunden kann der Erholungssuchende den Fischern zusehen, die mit alten Traktoren ihre Netze auf den Strand ziehen. Dort wird der Fang dann von den Fischern und ihren Frauen sortiert und zum Verkauf abtransportiert.

Während auf dem nördlichen Teil der Silberküste eher breite Strände den Sonnenhungrigen Erholung bieten, ist der südliche Abschnitt von einer zerklüfteten Küste mit in Buchten versteckten Stränden geprägt. Gerade im Norden sind zahlreiche Badestrände durch parallelläufige Eisenbahnstrecken gut erschlossen und ermöglichen es dem Urlauber, auf das Auto zu verzichten, ohne dass man an dem Urlaubsort gebunden ist. Allerdings sollte der Badegast, welcher nach der Erkundungstour noch ein erfrischendes Bad nehmen möchte, eher den Spätsommer als Reisezeit wählen, da ansonsten der Atlantische Ozean einen manchmal zu sehr erfrischt.

JEP





BADISCHE SCHWARZWALDBAHN

Härtetest für jede Lok

VIelfältige BESPANNUNGEN ■ Markante Dampflokomotiven, Diesel- und seit den 1970er-Jahren auch Elektrofahrzeuge prägten über Jahrzehnte hinweg den Verkehr zwischen Offenburg und Singen (Hohentwil)

Die Strecke zwischen Offenburg und Singen (Hohentwil) stellte mit ihren Steigungen bis zu 25 Promille seit jeher eine große Herausforderung für den Lokomotivdienst dar. Bereits ab 1906 verkehrten mehrere bis zu 13 Wagen schwere Schnellzüge; ihnen mussten zwischen Singen und Immendingen sowie Hausach und Villingen jeweils zwei Loks der badischen Gattung IVe (spätere

Baureihe 38⁷⁰) vorgespannt werden. Ab 1911 kamen auch die ersten, ursprünglich für die flache Rheintallinie vorgesehenen Pacifics der Gattung IVf (spätere 18²) des Bw Offenburg mit ihren 1.800 Millimeter großen Treibrädern zum Einsatz. Für leichtere Personenzugdienste hingegen standen die 1'Cr'-Tenderloks der Gattung VIb (75¹⁻³) zur Verfügung.



Traktionswechsel in Sicht: Der Fahrdrabt ist schon gespannt, als sich 220 065 (Bw Villingen) am 22. Juli 1975 bei Nußbach mit E 2257 auf der Schwarzwaldbahn abmüht

Rolf Schulze

den gesamten Verkehr auf der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Konstanz, während Offenburger Maschinen nur noch im Güterzugdienst bis Hausach liefen. Im dortigen kleinen Bahnbetriebswerk waren die Lokomotiven für den Betriebsdienst auf der abzweigenden Strecke nach Freudenstadt und die Nachschiebeloks für die Steilrampe Hausach – Sommerau stationiert. Auch die Hausacher Personale durften sich nun über Ersatz für ihre inzwischen überalterten und für die Schiebeleistungen zu schwachen badischen Maschinen freuen. Die Ablösung kam in Form von bewährten Preußinnen der Baureihen 55⁷⁻¹⁴ (G 7²), 57¹⁰⁻³⁵ (G 10) sowie 94⁵⁻¹⁷ (T 16¹). Die starken Loks waren auch dringend nötig, um die vornehmlich mit Offenburger 56¹ (G 8³) herangebrachten und inzwischen bis zu 1.300 Tonnen schweren Güterzüge in zwei Teile getrennt mit Schub „über den Berg“ zu bringen. Vorgespannt waren diesen Zügen dann zwischen Hausach und Singen in der Regel die schweren Villingener 1'E-Güterzugloks der Baureihe 58²⁻³, nur selten und bei leichteren Zügen liefen die Offenburgerinnen noch bis Sommerau durch. Den Personenverkehr dominierten ab 1922 mehr und mehr die erwähnten P 8 in ihrer badischen Bauform. 1929 besaß das Bw Villingen neben 19 P 8 und 23 G 12 nur noch fünf badische 1g (70¹), vier VIb (75¹) sowie fünf VIc (75⁴), die sich vornehmlich im Rangierdienst verdingten. Hingegen bespannten Offenburger VIb und VIc noch in den späten 1930er-Jahren planmäßig Personenzüge nach Hausach.

Eine neue Baureihe für den Schnellverkehr

Bereits im Juli 1922 führte das Lokomotivversuchsanstalt Grunewald auf der Schwarzwaldbahn bevorzugt im Steilrampenabschnitt zwischen Hausach und Sommerau erste Probefahrten mit der neuen Gattung P 10, der späteren Baureihe 39, durch. Diese konnte einen Wagenzug von 390 Tonnen noch mit 44 km/h den Berg hinaufbefördern. Ab 1924 erhielt deshalb das Bw Offenburg fabrikneu sieben Loks dieser Baureihe zugeteilt, die vor allem für Einsätze auf der Rheintallinie, aber auch für Durchläufe auf der Schwarzwaldbahn vorgesehen waren. Für die ihnen zugedachten Aufgabenbereiche erwiesen sich die P 10 allerdings aufgrund ihres Gewichtes in Kombination mit dem leichten Oberbau als nicht geeignet, sodass sie bis 1928 wieder abgegeben wurden.

Erst nachdem die Schwarzwaldbahn zu Beginn der 1930er-Jahre im Rahmen des Oberbauerneuerungs- und -verstärkungsprogramms der Reichsbahn für 20 Tonnen Achslast ausgebaut worden war, ergaben sich neue Optionen. Diese gingen ein-

Die nach dem Ersten Weltkrieg vollzogene Zusammenführung der Länderbahnen zu den Deutschen Reichseisenbahnen (ab 1921 Deutsche Reichsbahn) führte im Falle der Schwarzwaldbahn schon früh dazu, dass hier neben den angestammten Baureihen rein badischer Provenienz vor allem auch preußische Maschinen wie die P 8 (Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰) in ihrer ab 1922 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe gebauten badischen Spielart sowie die zwischen 1918 und 1921 in immerhin 98 Exemplaren ebenfalls in badischer Ausführung beschaffte G 12 (Baureihe 58²⁻³) eingesetzt wurden.

Mit der Betriebsführung auf der Schwarzwaldbahn betraute die mittlerweile für den Bereich der früheren Badischen Staatseisenbahnen zuständige Reichsbahndirektion Karlsruhe das Bw Villingen, was „Fahren aus der Mitte“ ermöglichte. Lokomotiven dieser Dienststelle bewältigten lange Zeit fast



Villingen ist eine der bedeutendsten Bahnhöfe der Schwarzwaldbahn: Als im April 1966 die Mannheimer 44 1422 durch den Bahnhof rollt, spielt der Dampfbetrieb dort keine Rolle mehr

Dietmar Rubin/Sig. Rolf Schulze



Auch der Schienenbus war im Schwarzwald unterwegs: Hier als P 3817 von Offenburg nach Villingen am 9. April 1972 in Niederwasser

Herbert Stemmler

her auf der einen Seite mit der weiteren Zunahme der Gewichte der Schnellzüge, auf der anderen Seite mit dem Wunsch der DRG, die Fahrzeiten dieser Züge zu kürzen, was mit der P 8 nicht möglich war. Im Sommer 1934 wurden im Bw Villingen daher neun 39er für die Schnellzugdurchläufe Offenburg – Konstanz beheimatet. In den kommenden drei

Jahrzehnten sollten sie den schweren Reisezugdienst im Schwarzwald prägen. Nur in den letzten Jahren des Zweiten Weltkriegs übernahmen noch einmal P 8 diese Leistungen, auch französische Leihloks waren zwischenzeitlich in Villingen stationiert. Für den Güterzugdienst auf der gesamten Schwarzwaldbahn erhielt das Bw Villingen ebenfalls ab 1944 nach und nach rund 20 Kriegsloks der Baureihe 42, denen ein Jahr später auch einzelne 52er folgten.

Neue Herausforderungen, neue Maschinen

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Schwarzwaldbahn erst in den letzten Kriegstagen durch Kampfhandlungen und Sprengungen der sich zurückziehenden Wehrmacht in Mitleidenschaft gezogen. Am 22. April 1945 stellte man den Zugverkehr ein, nachdem ein Pfeiler des Reichenbach-Viadukts schwer beschädigt, mehrere Tunnel eingestürzt und Brücken gesprengt worden waren. Doch schon zum 30. Juni 1945 konnte der durchgehende Betrieb zumindest eingleisig wieder aufgenommen werden; bis die Strecke aber auf voller Länge wieder zweigleisig befahrbar war, sollte es noch bis zur Wiederherstellung der Gutachbrücke bei Gutach im Dezember 1950 dauern.

Nach Kriegsende lag die Strecke im Bereich der französischen Besatzungszone, was ihr in den

kommenden Jahren eine Vielzahl an Zügen der Besatzungsmacht auch in die französische Besatzungszone in Österreich bescherte. Auch der Fahrzeugeinsatz auf der Schwarzwaldbahn änderte sich. Das Bw Villingen gab ab 1945 alle seine P 8 ab. Freilich kamen weiterhin noch 38er der Bw Konstanz und Radolfzell in Durchläufen vor Schnell- und Eilzügen bis Offenburg. Ab Ende Mai 1946 kehrte die 1943 abgegebene Baureihe P 10 in das Bw Villingen zurück, um wieder den schnellen und schweren Reisezugdienst zu übernehmen.

Die Kriegsloks stellte die nunmehrige DB zwischen 1950 und 1952 ab. Die letzten 58er verließen Villingen 1950. Dafür kamen nun schwere Einheitsdampfloks der Baureihe 44 in den Schwarzwald, die in den Folgejahren den Großteil des schweren Güterverkehrs bewältigten. Die ebenfalls nun in Villingen stationierte Baureihe 50 verkehrte nur in östlicher Richtung gen Bodensee und damit nicht auf der Steilrampe.

Es dieselt

Ab Mitte der 1950er-Jahre machten die ersten „Roten“ den Dampfloks im Schwarzwald Konkurrenz. Ab Sommer 1955 bis 1960 waren es in Villingen beheimatete Schienenbusse. Sie kamen aber in erster Linie nicht auf der gesamten Schwarzwaldbahn selbst, sondern nur auf Teilabschnitten und in Durchläufen zu von ihr abzweigenden Nebenstrecken zum Einsatz, dabei konnten die VT 98 auch einzelne Güterwagen mitnehmen und an den Zwischenbahnhöfen ein- und ausstellen.

Mit der Anfang 1957 beginnenden Zuteilung neuer Großdieselloks der Baureihe V 200 an das Bw Villingen begann ein neues Kapitel in der Beförderung der schweren Reise- und Güterzüge. Damit schmolz der Bestand der hier beheimateten 39er und 44er kontinuierlich.

Waren Mitte 1955 noch 17 P 10 und 20 44er (davon drei auf „z“) im Bestand, so verringerte sich deren Zahl bis Mitte Oktober 1960 auf nur noch drei betriebsfähige 39er und eine z-gestellte 44, während es die V 200 auf sechs Stück brachte. Aufgrund der Elektrifizierung der Rheinstalstrecke kam im Sommer 1958 zwar noch einmal eine ganze Reihe in Heidelberg und Karlsruhe nicht mehr benötigter 39er nach Villingen, doch blieben sie dort ebenso wie die 44er meist als Reserve abgestellt, während die auf 20 Exemplare anwachsende V 200-Flotte mehr und mehr Dienste übernahm. Diese trugen in den ersten Jahren bis zur Sanierung der Tunnel noch so genannte „Geweih“: Diese Metallgestelle dienten als Schutz vor Eiszapfen, die von den Tunneldecken herunterhingen und die Frontscheiben zu durchschlagen drohten.

Die „V 200-Krise“

Zu Beginn der 1960er-Jahre traf die heute landläufig so genannte „V 200-Krise“ das Bw Villingen in vollem Umfang. Die schweren Bedingungen im



Zum Jubiläum „100 Jahre Schwarzwaldbahn“ im April 1973 dampften 038 382 und 772 mit einem Sonderzug über das Hornberger Viadukt



Die Tunnel machen die Strecke besonders reizvoll. V 200 031 ist am 7. August 1963 mit dem P 1437 bei Niederwasser unterwegs

Herbert Stemmler (2)

steilen Streckenabschnitt setzten den Großdieselloks ebenso zu wie die immer längeren und schwereren Züge an ihren Haken. Beides bekam weder den Mekyll-Getriebenen noch den zu schwach ausgelegten Heizkesseln. So häuften sich die Ausfälle der V 200 und deshalb mussten bis zur Behebung der Schäden an den „runden Roten“ vermehrt noch

einmal 39er einspringen – auch solche, die die DB eigentlich schon zur Ausmusterung vorgesehen hatte. Nach der Behebung der Schwierigkeiten kamen die V 200 wieder vollumfänglich zum Einsatz und die letzten P 10 wanderten in den Schrott.

Dieser Vorgang führte der DB eindringlich vor Augen, dass die V 200 für die ihnen zgedachten, inzwischen jedoch deutlich anspruchsvoller

■ Die Elektrifizierung war äußerst aufwendig, vor allem wegen der Tunnel, deren Profil zu eng war

gewordenen Aufgaben auf der Schwarzwaldbahn zu schwach ausgelegt war. Unter anderem diese Erkenntnis führte zum Bauauftrag einer verbesserten, leistungsstärkeren Nachfolgerin, der V 200¹. Ab 1964 wurde sie in Villingen beheimatet, wo sie ihre Vorgängerin in vielen Einsatzbereichen ablöste und diese für weniger anspruchsvolle Dienste freistellte. Die V 200¹ aber, ab 1968 als Baureihe 221 bezeichnet, sollte den Betriebsdienst auf der Schwarzwaldbahn gut zehn Jahre

bestimmen. Dahingegen blieben die wenigen ab 1973 in Villingen beheimateten 215 und 218 nur eine Randerscheinung. Auch die schon ab Ende 1962 in Villingen stationierten V 100 spielten auf der Bergstrecke keine große Rolle. Sie übernahmen die verbliebenen Dampfleistungen auf den abzweigenden Nebenstrecken von den letzten Villingern 50ern und 75ern, sodass das Bw Villingen zum 16. Januar 1965 die Dampflokunterhaltung einstellen konnte.

Die Elektrifizierung und neue Perspektiven

Ganz unproblematisch blieb aber auch der Einsatz der verstärkten V 200 nicht. Daher beschloss die DB schon Mitte der 1960er-Jahre, die Schwarzwaldbahn zu elektrifizieren. Davon versprach man sich neben einer vereinfachten Betriebsführung vor allem auch eine Anhebung der Streckenhöchst- und damit der Reisegeschwindigkeit. Doch erst 1972 begannen die aufwendigen Bauarbeiten. Vor allem die Tieferlegung der Tunnelsohlen und die Aufweitung der Tunnelröhren kosteten viel Zeit, sodass erst im Herbst 1975 zwischen Offenburg und Villingen elektrisch gefahren werden konnte. Zwei



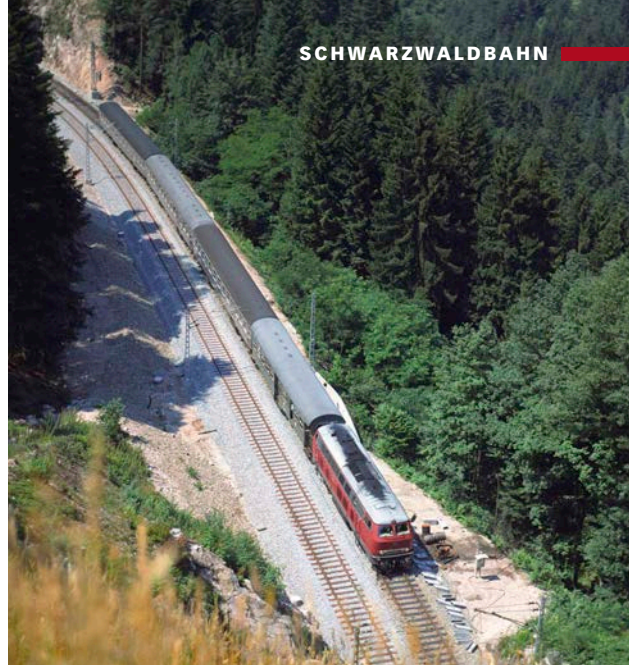
Leichte Leistung: Die Baureihe 139 gehörte jahrelang zu den Standardlokomotiven auf der Schwarzwaldbahn. Die drei Wagen bereiten der 139 555 am 3. Oktober 1988 bei Gutach kein Problem

Jürgen Hörstel

Jahre später hing der Fahrdraht auch über der restlichen Strecke bis Konstanz.

Mit der Elektrifizierung übernahmen andere Baureihen das Zepter im Betrieb. Aufgrund der Neigungen im Mittelabschnitt war im Güterverkehr von vornherein der Einsatz der mit elektrischer Widerstandsbremse ausgestatteten Baureihe 139 vorgesehen. Für Reisezüge war ursprünglich die Baureihe 110 eingeplant.

Eingehende Versuche zeigten aber, dass es bei der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 70 km/h in langen steilen Streckenabschnitten bei schweren Zügen zu besorgniserregenden Erwärmungen im Bereich der elektrischen Ausrüstung kam. In der Not griff man auch im Reiseverkehr kurzerhand auf die 139 zurück. Erst ab Sommer 1978 gelangten nach erneuten Versuchen vor IC, deren Zuglast auf 250 Tonnen begrenzt war, 110er zum Einsatz, womit das durch die Elektrifizierung erhoffte Fahrzeiteinsparpotenzial voll ausgenutzt werden konnte. Schwerere Züge schob eine 139 nach. Nach erneuten Versuchsfahrten wurde die Anfahrzuglast der Baureihe 110 auf der Schwarzwaldbahn ab Ende 1981 auf 350, ab Mai 1983 sogar auf 380 Tonnen



Der Einsatz der 215 war eine Randerscheinung im Schwarzwald: Am 23. Juli 1975 befährt 215 107 mit E 3614 die frisch geschotterte Strecke Rolf Schulze

150 JAHRE BADISCHE SCHWARZWALDBAHN

Eine Eisenbahn quer durch den Schwarzwald zu bauen und damit eine direkte Verbindung zwischen dem Rheintal bei Offenburg und dem Bodensee zu schaffen, war schon früh der Wunsch vieler fortschrittlich denkender Zeitgenossen – schließlich bot sich eine solche Strecke auch als Zubringer in die Schweiz und nach Italien an. Doch der steile Aufstieg von der Rheinebene hinauf in den Schwarzwald stand einem solchen Unterfangen im wahrsten Sinne des Wortes im Wege.

1863 betrauten die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen den Straßen- und Bahnbau erfahrenen Ingenieur Robert Gerwig (1820 – 1885) mit dem Bau einer Verbindung von Offenburg über Hausach, Villingen und Donaueschingen nach Singen. Die größte Herausforderung dabei war die Überwindung des schmalen Gutachtals zwischen Hausach und St. Georgen, wobei auf einer Distanz von 21 Kilometern Luftlinie nicht weniger als 564 Höhenmeter zu überwinden sind. So ersann Gerwig eine ausgeklügelte Streckenführung mit zwei weit ausholenden Doppelschleifen und Kehrtunnels. Somit belief sich die Maximalneigung in den steilsten Abschnitten auf 20 bis 25 Promille.

Am 10. November 1873 wurde das letzte und anspruchsvollste Teilstück zwischen Offenburg und Villingen eröffnet. Damit war die Schwarzwaldbahn auf gesamter Länge befahrbar. Gerwig hatte sein Meisterstück abgeliefert.

Zur erhofften großen Magistrale für den Durchgangsgüterverkehr entwickelte sich die Verbindung jedoch nie – die Steigungen setzten der Geschwindigkeit und der Länge der Züge enge

Grenzen und schränkten die Kapazität der Strecke ein. Um dem entgegenzuwirken, bauten die Badischen Staatseisenbahnen die Teilstrecke zwischen Hausach und Villingen schon bis 1888 zweigleisig aus – den nötigen Raum dafür hatte Robert Gerwig bereits bei Planung und Bau berücksichtigt. 1884 begann zudem die Ausstattung der Bahnhöfe mit mechanischen Stellwerken. Ab 1921 war die Schwarzwaldbahn durchgehend zweigleisig befahrbar. OS



Im Reisebürosonderverkehr kamen auch die ehemaligen TEE-Triebwagen der Baureihe 601 in den Schwarzwald. 1972 verlässt eine Garnitur den Tannenbühl-Tunnel Dieter Kammerer/Sig. Rolf Schulze





Nicht nur die Landschaft, sondern auch die Orte an der Schwarzwaldbahn bieten reizvolle Motive: Triebwagen 530 der Ortenau-S-Bahn durchfährt am 20. August 2011 Gengenbach bei Offenburg Oliver Strüber

angehoben. So musste nur noch der besonders schwere FD 703 „Bodensee“ Schubhilfe erhalten. Bald darauf wurden die 110er durch die modernere Nachfolge-Baureihe 111 ergänzt und später ersetzt.

Im flachen westlichen Teilabschnitt Offenburg – Hausach kam nach Einführung des eilzugmäßigen Fahrens neben der Baureihe 139 auch die 141 zum Einsatz. Aus östlicher Richtung erreichten den Bahnhof Villingen zudem Loks der Baureihe 150 vor Mineralölzügen aus Wörth (Rhein).

Buntes Bild trotz Taktverkehren

Ab 1990 ergänzte die Reichsbahn-Baureihe 243 das Fahrzeugportfolio auf der Schwarzwaldbahn, sie übernahm dort zunächst vor allem die Eilzugleistungen, später dann als Baureihe 143 der Deutschen Bahn den Großteil des Reiseverkehrs. Seit 1997 bereicherte die moderne Schnellfahrlok 101 im Interregio-Verkehr das Bahngeschehen auf den Schwarzwaldhöhen.

Ebenfalls seit 1997 ist die Ortenau-S-Bahn (OSB) als Tochter der Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH (SWEG) mit ihren RegioShuttle-Triebwagen auf der Schwarzwaldbahn aktiv, wenn auch nur auf den flacheren Teilstrecken und den anschließenden Zweigbahnen. 2004 übernahm die SWEG diese Verkehre selbst. Als Ersatz für den

2001/02 eingestellten Interregio kam die neue Zuggattung Interregio-Express (IRE) mit Laufweg Karlsruhe – Konstanz zum Einsatz, doch auch das ist längst schon wieder Geschichte.

Ganz neue Ausblicke genießen können Fahrgäste seit dem 10. Dezember 2006. Aus der europäischen Ausschreibung der Schienennahverkehrsleistungen im Regionalverkehr zwischen Karlsruhe und Konstanz ging die DB Regio als Siegerin hervor. Dies bescherte der Schwarzwaldbahn von Loks der Baureihe 146.2 bespannte Doppelstockgarnituren der vierten Generation mit Luftfederung und Klimaanlage. Die im Stundentakt verkehrenden RE 2 erbringen heute den Großteil der Zugleistungen auf der Gesamtstrecke.

Deutlich ausgedünnt zeigt sich hingegen das klassische Fernverkehrsangebot, das zuletzt auf ein IC-Zugpaar zwischen Konstanz und Stuttgart sowie auf IC nach Konstanz, die nur an wenigen Wochentagen verkehren, zusammenschumpfte.

Im Sommerfahrplanabschnitt 2023 nutzt nun erstmals auch ein ICE-Zugpaar Hamburg-Altona – Konstanz Gerwigs Meisterstück. Die Fahrzeugvielfalt ist damit – neben den oft bunten Loks der verschiedenen EVU des Güterverkehrs – auch im Personenverkehr wieder etwas größer geworden.

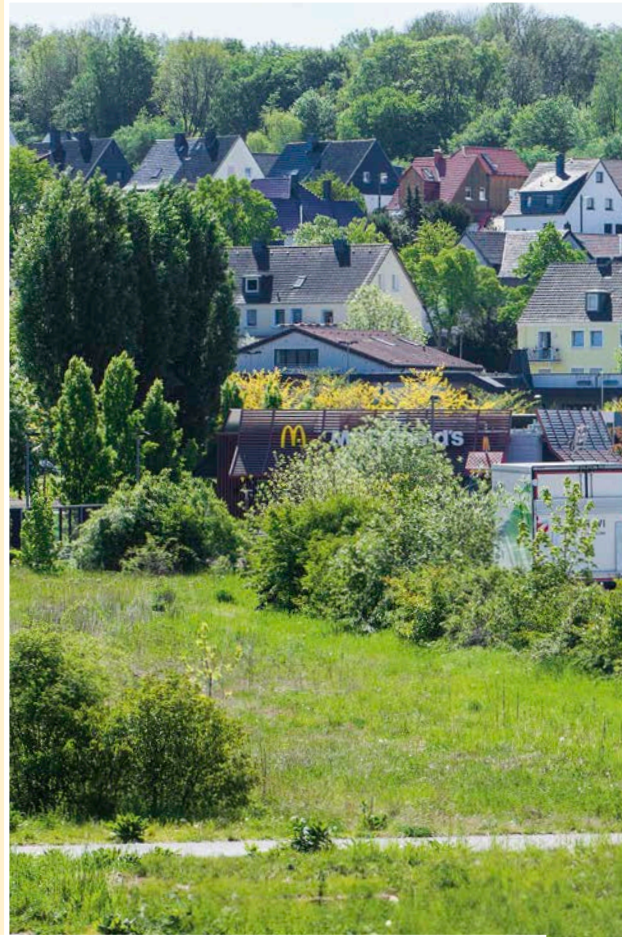
Oliver Strüber

Das morgendliche Foto mit einer V 100 und ihren zwei „Silberlingen“ am Haken hat mir damals viel Ärger eingebracht! Als Soldat hätte ich nämlich genau in diesem Moment auf dem Appellplatz des Panzergrenadierbataillons 202 in der Blücher-Kaserne, einige hundert Meter vom Bahnhof entfernt, strammstehen müssen.

Da aber wenige Tage später der letzte Personenzug zwischen Menden und Iserlohn fahren würde und somit der Streckenabschnitt zwischen Hemer und Iserlohn Ost unmittelbar vor der Gesamtstilllegung stand, hatte ich im Mai 1989 immer einen Fotoapparat dabei, wenn ich zum Dienst in die Kaserne fuhr. Bot sich die Gelegenheit, entschwand ich in Uniform still und heimlich zum Bahndamm und lauerte den Dieselbrummern auf. Ja, und dann war da dieser herrliche Sonnenaufgang am 20. Mai – da musste ich einfach zum Bahnhof anstatt in die Kaserne zum Morgenappell.

1882 hatten die stählenden Adern Leben und Wohlstand in den sauerländischen Ort gebracht. Doch nun, 107 Jahre später, machten die vielen Bahnübergänge gerade im Raum Westig und der enorme Individualverkehr die KBS 352 immer mehr zu einem Hindernis. Und natürlich ließen die Fahrgastzahlen zu wünschen übrig.

Ihr Schicksal war besiegelt. Mit 41 360 befuhr am 28. Mai 1989 letztmalig ein (Sonder-)Zug die sogenannte Oesetalbahn. Dank der in Hemer stationierten Streitkräfte blieb zumindest die Reststrecke nach Menden für Militärtransporte erhalten. Doch damit war im Jahr 2007 ebenfalls Schluss. Nachdem bereits das britische Militär die Stadt am





Zeitreise Hemer

Felsenmeer verlassen hatte, wurden auch die deutschen Soldaten mit einem großen Zapfenstreich feierlich nach Augustdorf verabschiedet.

Am 19. Februar 2007 verließ der letzte Panzerzug die ehemalige Garnisonsstadt. Da einen Monat zuvor ein schwerer Sturm namens Kyrill auch im Sauerland gewütet hatte, nutzte man die Gleise noch einige Jahre, um Sturmholz abzufahren.

Wer heute nach Hemer kommt, wird die einstige Eisenbahnherrlichkeit vergeblich suchen. Mitten in der Bahnhofsausfahrt hat sich ein Fastfood-Restaurant angesiedelt. Das Bahnhofsgebäude und der Güterschuppen mussten einem Parkplatz wei-

chen. Wer genau hinsieht, wird im Bereich vor der Hecke noch einen Teil der Bahnsteigkante entdecken. Ansonsten beweisen nur die Häuser sowie die zwei Kirchtürme im Hintergrund, dass es sich wirklich um den exakt gleichen Fotostandpunkt wie im Mai 1989 handelt.

Übrigens wurde ich an jenem Morgen vor 34 Jahren beim Appell aufgerufen. Für mein Hobby und meine Abwesenheit hatte mein Kompaniechef wenig Verständnis. Das alles ist Geschichte. Nicht aber die Eisenbahnbilder, die seit dieser Zeit als schöne Erinnerung mein Archiv bereichern.

Dirk Höllerhage



Einer der wichtigen Akteure im Kampf um Montangüter war die 1837 gegründete Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE). Ab den 1860er-Jahren wurde das Bahnunternehmen auch östlich des Rheins aktiv und zeigte bald großes Interesse an einer Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den norddeutschen Seehäfen. Um sich das nötige Frachtaufkommen zu sichern, versuchte jede Gesellschaft Bergwerke und Produktionsstandorte der Eisen- und Stahlindustrie über eigene Anschlussgleise an sich zu binden. Es ging vorrangig um die Transportgüter Erze, Steinkohle, Eisen

und Stahl, die möglichst weite Wege auf eigenen Strecken zurücklegen sollten.

Im Fokus: die norddeutschen Seehäfen

Folglich bemühte sich 1863 die RhE um eine Konzession für die damals geplante Fernbahn Venlo – Osnabrück – Hamburg (Hamburg-Venloer Bahn). Diesen Wettbewerb gewann allerdings die Cöln-Mindener Eisenbahn. Kampfflos aufgeben wollte die RhE aber nicht und beschäftigte sich intensiv mit einer eigenen Fernbahn aus dem westlichen Ruhrgebiet über Coesfeld und Rheine nach Qua-

OBERHAUSEN – QUAKENBRÜCK

Die „Rheinische Strecke“

EHEMALIGE HAUPTBAHN ■ Das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet schien für die großen privaten Eisenbahngesellschaften ein Garant für einen lukrativen Güterverkehr zu sein. Doch nach der Verstaatlichung durch Preußen blieben einige Verbindungen langfristig auf der Strecke – so auch die Bahn von Oberhausen nach Quakenbrück

An einem schönen Sommertag im Jahr 1963 macht der Grenzlandexpress nach Bad Bentheim auf der westlichen Bahnhofsseite von Dorsten Station

Werner Häselser/Slg. Josef Högemann



LOK Magazin-Serie
Vergessene Strecke
 Oberhausen – Quakenbrück

kenbrück. Dort bestanden über das Netz der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen Verbindungen nach Bremen und Wilhelmshaven, wo die preußische Kriegsmarine ab 1869 einen wichtigen Hafen mit erheblichem Kohlebedarf für ihre dampfbetriebenen Schiffe unterhielt.

Die Konzession zum Bau und Betrieb der 174,4 Kilometer langen eingleisigen Strecke Duisburg – Dorsten – Coesfeld – Rheine – Quakenbrück erhielt die Rheinische Eisenbahn am 9. Juni 1873, zwei Jahre später begannen die Bauarbeiten. Fertiggestellt wurde die eingleisige Hauptbahn nach nur

vierjähriger Bauzeit am 1. Juli 1879. Der Unterbau war übrigens für einen eventuellen zweigleisigen Ausbau ausgelegt.

Die Folgen der Verstaatlichung

Noch bevor 1879 die ersten Züge dort rollten, strebte Preußen die Verstaatlichung der großen Privatbahnen an. Am 1. Januar 1879 hatten die Königlich Preußische Staatseisenbahnen (K.P.St.E.) den Betrieb der Cöln-Mindener Eisenbahn übernommen und am 1. Januar 1880 folgte auch die Rheinische Eisenbahn mit schwerwiegenden Folgen für die

Strecke Duisburg – Rheine – Quakenbrück: Die K.P.St.E. konzentrierten den gesamten Fernverkehr umgehend auf die Hamburger Strecke, sodass für die Verbindung über Coesfeld – Rheine nur wenige Personen- und Güterzüge übrigblieben. Besonders dürftig war der Verkehr nach der Verstaatlichung zwischen Rheine und Quakenbrück mit gerade einmal drei Personenzug- und zwei Güterzugpaaren, während zwischen Duisburg und später Oberhau-

■ In vier Jahren baute man damals eine 174,4 Kilometer lange Eisenbahn-Hauptstrecke!

sen und Rheine immerhin fünf Personenzugpaare und ebenso viele Güterzugpaare in den Fahrplänen zu finden waren.

Schon 1881 erfolgte die Umwandlung des Streckenabschnitts Rheine – Quakenbrück, auf dem es regulär keine durchlaufenden Züge zwischen dem Ruhrgebiet und Quakenbrück mehr gab, in eine Nebenbahn. Damit ließen sich die Kosten für die Streckensicherung reduzieren. Nur ausnahmsweise nutzten zur Entlastung der Hamburg-Venloer

Bahn Kohlenzüge nach Wilhelmshaven die Rheinische Strecke. Ab Oktober 1886 verkehrten die Züge Richtung Rheine nur noch ab Oberhausen Hbf, nachdem die K.P.St.E. kurz zuvor nördlich des Flüsschens Emscher eine entsprechende Gleisverbindung geschaffen hatten.

Doch Bedeutung für den Güterverkehr

Nach der Jahrhundertwende wuchs der Montanverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und dem norddeutschen Raum stark an. Die Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft (K.P.u.G.H.St.E.) verlegte daraufhin zur Entlastung der über Münster führenden Hauptbahnen einen Teil des Güterverkehrs über Dorsten und Coesfeld. Bald darauf begann sie mit dem Ausbau der Strecke zwischen Dorsten und Rheine. Neben zusätzlichen Betriebsbahnhöfen wurden ab 1910 in mehreren Bahnhöfen die Kreuzungsgleise auf bis zu 700 Meter verlängert und teilweise neue Stellwerke errichtet.

Ab 1911 und 1914 sorgten die beiden Dorstener Großschachtanlagen „Baldur“ und „Fürst Leopold“ an manchen Tagen für bis zu 400 Güterwagen.

Letzter Tag des Personenverkehrs zwischen Rheine und Coesfeld am 28. September 1984. Eine noch rote Triebwageneinheit der Baureihe 624 erreicht von Rheine kommend Coesfeld

Josef Högemann



Etwa ein Drittel davon wurde in Güterzüge Richtung Rheine eingestellt. Ähnlich sah die Auslastung in der Gegenrichtung aus. Auch zwischen Rheine und Quakenbrück verkehrten nun vermehrt Züge mit Kohlen nach Wilhelmshaven, nachdem dort 1911 das damals größte Steinkohlekraftwerk Deutschlands seinen Betrieb aufgenommen hatte. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs stiegen die Kohlenlieferungen für den Marinehafen stark an.

Nach Kriegsende bremsten Probleme der deutschen Wirtschaft wie permanenter Kohlenmangel ein rasches Wiederaufleben des Verkehrs. Nach der Besetzung des Ruhrgebiets durch belgische und französische Truppen im Jahr 1923 normalisierten sich ab 1924 die Verkehrsleistungen langsam wieder. Mit der Aufrüstungspolitik des NS-Staates gewann die Strecke Oberhausen – Rheine – Quakenbrück (= Wilhelmshaven) an Bedeutung. Deshalb verstärkte die Reichsbahn nördlich von Rheine deren Oberbau auf eine Achslast von 20 Tonnen und verlängerte die Nutzlängen von Gleisen in mehreren Bahnhöfen auf 700 Meter.

Dazu errichtete sie weitere Kreuzungsstellen sowie neue Stellwerke. Das Reichsbahn-Kursbuch für den Güterverkehr weist 1938/39 je nach Richtung sieben bzw. acht die Gesamtstrecke befahrende Güterzüge aus. Hinzu kamen weitere zwischen den Rangierbahnhöfen Oberhausen-Osterfeld, Dorsten und Rheine.

Im Zweite Weltkrieg wuchs der Güterverkehr nochmals deutlich an. In Spitzenzeiten konnten nun allein zwischen Rheine und Quakenbrück bis zu 80 Güterzüge am Tag gezählt werden. Haupttransportgut war aus Steinkohle hydrierter Kraftstoff für die Wilhelmshavener Kriegsflotte. Pläne zum zweigleisigen Ausbau der Gesamtstrecke wurden trotzdem nicht realisiert.

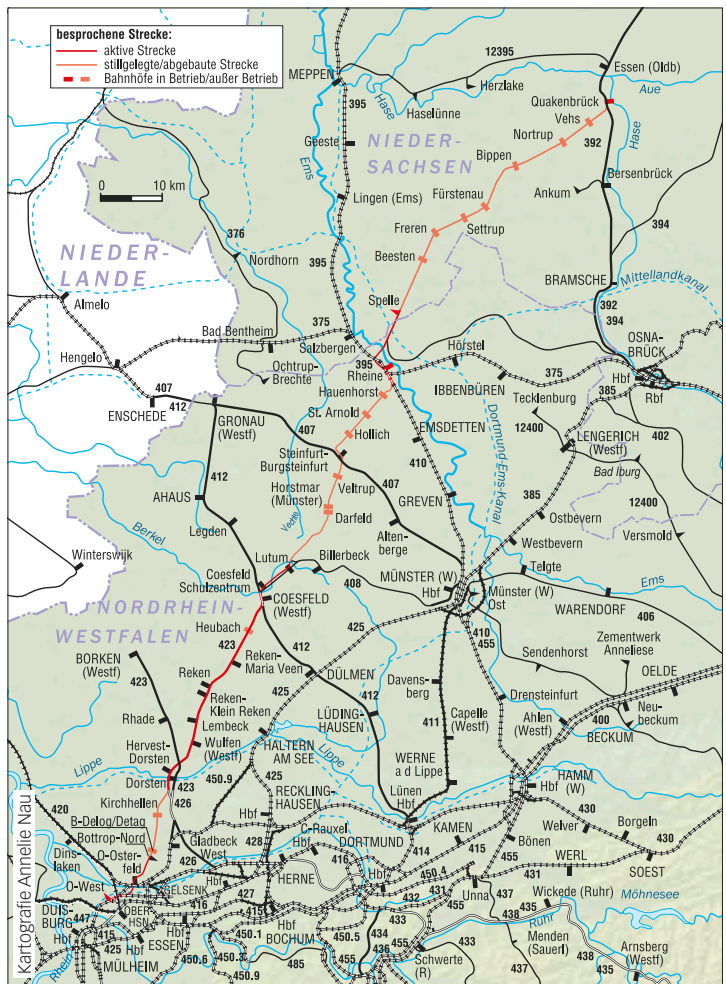
Wiederaufbau nach 1945

Erhebliche Zerstörungen an den Bahnanlagen durch Luftangriffe der Alliierten und durch sich zurückziehende Wehrmachtseinheiten machten eine schnelle Wiederaufnahme des Zugverkehrs nach Kriegsende unmöglich. Nördlich von Rheine waren die Schäden deutlich geringer als im südlichen

OBERHAUSEN – QUAKENBRÜCK

Länge	166,1 km
(ab Oberhausen West)	
Eröffnung	1. Juli 1879
Stilllegung	1997 – 2015
	(verschiedene Abschnitte)

Bei Nortrup diente die einstige Hauptbahn im Jahr 2008 nur noch als Draisinenstrecke Josef Högemann





Eine P 4² hält mit einem der wenigen Personenzüge, die von Rheine bis nach Quakenbrück durchliefen, im Bahnhof Fürstenau

Slg. Ralf Böttcher

Streckenbereich, deshalb fuhren ab Februar 1946 zwischen Altenrheine (Anschluss Tecklenburger Nordbahn) und Quakenbrück wieder Personen- und Güterzüge.

Zwischen Oberhausen und Rheine waren zunächst nur Teilschnitte befahrbar, durchgehenden Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet und der Stadt an der Ems gab es erst ab dem Sommerfahrplan 1948, nachdem die zerstörten Brücken über Emscher, Rhein-Herne-Kanal, Lippe und Lippe-Seitenkanal instandgesetzt worden waren. Anstelle über Kirchhellen rollte der Durchgangsverkehr nun jedoch über Bottrop, Gladbeck West und den Abzweig Zweckel nach Dorsten. Die Gesamtstrecke konnte erst im März 1949 nach dem Wiederaufbau der Emsbrücke in Rheine wieder genutzt werden.

Zwischen Rheine und Quakenbrück hatte die Deutsche Reichsbahn nach 1945 sämtliche Stellwerke stillgelegt, alle Signale entfernt und sämtliche Weichen auf Handbetrieb umgestellt. Gefahren wurde nunmehr im Vereinfachten Zugleitbetrieb (VZB). Angesichts des nur noch sehr geringen Verkehrs ging man nicht mehr davon aus, dass die

55 5269 rangiert 1961 auf dem ausgedehnten Bahngelände von Dorsten

Werner Häselser/Slg. Josef Högemann



Strecke im überregionalen Verkehr noch einmal eine Bedeutung gewinnen könnte.

Anders dagegen im Streckenbereich südlich von Rheine, wo sogar das bereits vor dem Krieg verkehrende Eilzugpaar E 232/233 (Duisburg – Rheine) wieder in den Fahrplänen zu finden war. Daneben bot die DB acht durchgehende Personenzugpaare an Werktagen und fünf an Sonntagen an. Auch der Güterverkehr hatte mit mehreren Durchgangsgüterzügen wieder einen Teil seiner früheren Bedeutung zurückerlangt.

Im Sommer 1950 legte die Deutsche Bundesbahn bei fortbestehendem VZB-Betrieb ein Eilzugpaar mit dem Laufweg Duisburg – Oldenburg auf die Nebenbahn. Erst Ende der 1950er-Jahre erhielt die Strecke wieder Vor-, Ein- und Ausfahrtsignale, was die Wiedereinführung des Zugmeldeverfahrens ermöglichte. Deshalb konnte die Deutsche Bundesbahn den nördlichen Streckenteil nun vermehrt im Güterverkehr nutzen und einige Durchgangsgüterzüge zwischen den Rangierbahnhöfen Oldenburg und Rheine bzw. später auch Oberhausen hierher verlegen. Hinzu kamen Programmzüge mit Erz und Petrolkoks zwischen Brake, Nordenham und Völklingen, die nur an bestimmten Tagen verkehrten, sowie Viehverkehr zwischen dem Oldenburger Land und den großen Schlachthöfen des Ruhrgebiets.

Deutlich mehr Betrieb herrschte damals freilich zwischen dem westlichen Ruhrgebiet und Rheine. Güterzüge rollten hier in häufig dichter Folge rund um die Uhr. Ein erneut erwogener zweigleisiger Ausbau wurde aber auch jetzt nicht realisiert.

Kein Bedarf mehr für Durchgangsverkehr

Etwa ab Mitte der 1960er-Jahre entwickelte sich der Güterverkehr rückläufig. Steinkohle, Lebewiehe und überhaupt Einzelwagen wurden in immer geringerem Umfang befördert. Bis Anfang der 1970er verlor die Teilstrecke Rheine – Quakenbrück ihren gesamten Durchgangs- und Programmgüterverkehr, es verblieben einige Nahgüterzüge und Übergabefahrten.

Mit der Elektrifizierung der Strecke Münster – Rheine zum Sommer 1973 entfielen alle überregional verkehrenden Güterzüge zwischen Oberhausen und Rheine via Dorsten, da diese nun über Münster geführt wurden. Während der Elektrifizierungsarbeiten waren über Dorsten täglich noch mehrere 2.200-Tonnen-Erzzüge gelaufen, um die Strecke Münster – Rheine zu entlasten.

Am 31. Mai 1969 endete auch der stets defizitäre Schienenpersonenverkehr zwischen Rheine und Oldenburg. Doch die Bahnhöfe blieben bis auf Weiteres besetzt, um neben dem verbleibenden Nahgüterverkehr fallweise Bedarfsgüterzüge, Umleiter-, Leerzüge etc. über die Strecke leiten zu können. Erst Ende 1973 erfolgte die Umwandlung fast aller Bahnhöfe in Ausweichanschlussstellen (Awanst), auf deren Nebengleisen in den Folgejah-



Auch die Akku-Triebwagen der Baureihe 515 waren typische Fahrzeuge zwischen Rheine und Oberhausen. 515 543 passiert am 12. Juni 1983 die ehemalige Station Veltrup nahe Burgsteinfurt

Josef Högemann

ren zeitweilig nicht benötigte oder zur Ausmusterung vorgesehene Güterwagen abgestellt wurden. Über Stellwerke und Signalanlagen verfügten nur noch die Bahnhöfen Spelle und Fürstenau (Bundeswehr).

Zwischen Oberhausen und Rheine blieben auch nach Einstellung des Durchgangsgüterverkehrs die Bahnhöfe unverändert besetzt, und selbst die kaum noch genutzten Betriebsbahnhöfe Heubach, Hollich und Veltrup. Zur Kosten- und Personaleinsparung führte die Deutsche Bundesbahn die Nachtruhe ein. Der Einsatz von Dampflokomotiven der Baureihen 041, 042, 043, 044 und 050-053 endete zwischen Oberhausen und Quakenbrück offiziell 1974, dennoch kamen bis zur vollständigen Aufgabe der Dampfzugförderung bei der DB im Jahr 1977 gelegentlich noch Dampflokomotiven auf die Strecke. Im verbliebenen Güterverkehr sowie vor Sonderzügen machten sich nun Diesellokomotiven der Baureihen 212, 216, 221, 260 und 290 nützlich, während im Personenverkehr hauptsächlich Triebwagen der Baureihen 515 und 624 liefen.

Ende 1978 verlor der Streckenabschnitt Rheine – Quakenbrück den durchgehenden Nahgüterver-

kehr. Es verblieben Übergabezüge Rheine – Fürstenaun – Bippin und Quakenbrück – Nortrup. Dennoch blieb die als strategisch wichtig eingestufte Strecke durchgehend betriebsbereit; gelegentlich befuhren sie noch Güterzüge mit Lademaßüberschreitung.

Auf der Teilstrecke Rheine – Freren sollte Ende der 1970er-Jahre eine Großversuchsanlage für das Rad-Schiene-System entstehen. Bereits begonnene Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des Oberbaus für Geschwindigkeiten bis zu 350 km/h wurden aber 1986 eingestellt.

Hoher Aufwand, geringer Ertrag

Der hohe betriebliche Aufwand für die Streckensicherung zwischen Oberhausen und Rheine mit zahlreichen mechanischen Stellwerken und handbedienten Schrankenposten bei gleichzeitig nur noch geringem Verkehr führte bei der Deutschen Bundesbahn zu Überlegungen, zumindest zwischen Coesfeld und Rheine den unwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr einzustellen. Doch diese Pläne stießen auf erheblichen Widerstand, denn es handelte sich hier schließlich um eine



Scheinbar heile Eisenbahnwelt: Als 624 616 am 15. März 1984 St. Arnold verlässt, hatte die Bundesbahn längst die Stilllegung des Südabschnitts zwischen Rheine und Coesfeld beschlossen

Josef Högemann

Hauptbahn, die im Fall von Betriebsstörungen Jahre zuvor immer wieder einmal zum Umleiten von Zügen genutzt worden war. Letzten Endes aber setzte sich die Deutsche Bundesbahn mit ihrem Vorhaben durch und stellte den Schienenpersonenverkehr zwischen Rheine und Coesfeld am 28. September 1984 ein. Die Gesamtstrecke musste aber weiterhin durchgehend aus betrieblicher und militärischer Sicht vorgehalten werden. Am 1. Juli 1985 wandelte man sie zwischen Coesfeld und Rheine trotzdem in eine Nebenbahn um.

Der Bau der Autobahn A 31 Bottrop – Emden brachte ab 1982 der eingleisigen Hauptbahn zwischen Dorsten und Coesfeld für mehrere Jahre noch einmal einen nennenswerten Güterverkehr. Zur Errichtung von Erdbauwerken beförderte die Bahn sogenannte Waschberge aus dem Bergbau in Ganzzügen zu mehreren Entladepunkten an der neuen Autobahntrasse. Ende 1988 wurde zwischen Coesfeld, Rheine und Quakenbrück der Vereinfachte Zugleitbetrieb eingeführt; Trapeztafeln ersetzen nun Einfahrtsignale.

Am 21. März 1997 legte die Deutsche Bahn als Rechtsnachfolgerin der Bundesbahn den Streckenabschnitt Spelle – Quakenbrück für den Gesamtverkehr still, Anfang 1999 die Teilstrecke Rheine – Coesfeld. Die im Nordteil einzig verbliebene Teilstrecke Rheine – Spelle verpachtete die DB im

Jahr 2001 an den Regionalverkehr Münsterland (RVM), der seither die Bedienung mehrerer Unternehmen unter anderem mit Ganzzügen erledigt.

Eisenbahnpolitik ohne Weitblick

Die stillgelegten Streckenabschnitte nördlich von Coesfeld wurden entweder zurückgebaut oder in Teilbereichen für Draisinenfahrten genutzt. Zwischen Lutum und Rheine entstand auf der aufgelassenen Bahntrasse bis 2001 ein Fernradweg. Immerhin blieb der Reisezugverkehr südlich von Coesfeld erhalten. Der Abschnitt von Oberhausen-Osterfeld zur Anschlussstelle Bottrop Delog/Detag wurde 2015 stillgelegt, aber noch nicht abgebaut.

Die von der DB immer wieder vorgetragenen Stilllegungsabsichten für den Streckenabschnitt Dorsten – Coesfeld sind endgültig vom Tisch. In jüngster Zeit werden auch von politischer Seite häufiger Zweifel an der Richtigkeit der damaligen Vorgehensweise geäußert.

Die überregionale, weitgehend durch schwach besiedelte Gebiete führende Bahntrasse könnte heute für den immer weiter zunehmenden Seehafenhinterlandverkehr von Bedeutung sein. Aber auch mit Blick auf den regionalen Schienenpersonenverkehr war die Entscheidung, zwischen Rheine und Coesfeld nur noch Omnibusse fahren zu lassen, keine gute Idee.

Josef Högemann



Das kleine Magazin über die große Bahn



3 Gründe, warum Sie Lok Magazin lesen sollten

- ✓ Lok Magazin bietet 100 Prozent echte Eisenbahn und berichtet in jeder Ausgabe über alle Traktionsarten bei Bundesbahn und Reichsbahn!
- ✓ In jeder Ausgabe von Lok Magazin finden Sie ein ausführliches Fahrzeugporträt mit Lokzeichnung und Infos zu Technik, Einsätzen und Stationierungen!
- ✓ Lok Magazin ist die Eisenbahn-Zeitschrift mit dem praktischen, handlichen und damit auch für unterwegs idealen Format.

Jetzt Lok Magazin lesen,
aktuellen Buchbesteseller
wählen und zusammen
richtig sparen

Sie sparen ca.
40%



Die EuroCity-Züge
Teil 1: 1987-1993

Eurocity 1	€ 59,95
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 166,79
Ihre Ersparnis	€ 67,19
Gesamtpaket nur	€ 99,60

Sie sparen fast
40%



Die EuroCity-Züge
Teil 2: 1993-2020

Eurocity 2	€ 59,00
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 165,80
Ihre Ersparnis	€ 66,20
Gesamtpaket nur	€ 99,60

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter
www.lok-magazin.de/abo





BAUREIHE 38²⁻³

Sachsens meistgebaute Lok

DER „ROLLWAGEN“ ■ Mit 169 Exemplaren war die XII H2 (ab 1925 Baureihe 38²⁻³), von den Lokpersonalen liebevoll nur „Rollwagen“ genannt, die meistgebaute sächsische Lokgattung. Ihre Einsatzzeit währte von 1910 bis 1972. Damit überlebte sie durch ihre einfache, aber sehr robuste Ausführung so manche Neubau-Dampflokomotive der DR



Die Zittauer 38²⁻³ waren noch bis 1960 im Personenzugdienst in Richtung Dresden eingesetzt. Im Sommer 1959 legte 38 210 mit einer typischen Zuggarnitur jener Zeit einen Zwischenhalt in Schirgiswalde ein

Georg Otte/Slg. Matthias Hengst



Wir schreiben das Jahr 1900. Die industrielle Revolution lässt in den sächsischen Städten Fabriken wie Pilze aus dem Boden schießen. Das Eisenbahnnetz zur Zuführung billiger Arbeitskräfte ist vorhanden, es fehlen aber die Beförderungskapazitäten. Die *Saechsische Maschinenfabrik zu Chemnitz vorm. Richard Hartmann*, der Haus- und Hoflieferant der K.Sächs.Sts.E.B., wird deshalb beauftragt, eine leistungsfähige Personenzuglok für die Beförderung schwerer Personenzüge mit bis zu 80 km/h auf gebirgigen Strecken zu konstruieren. Die Loks sollen wegen der kurzen

Bahnhofsabstände ein gutes Beschleunigungsvermögen haben, eine Achslast von maximal 15 Mp und einen Gesamttrabstand unter 16 Meter (wegen der kleinen Drehscheiben) besitzen.

Hartmann griff bei der Konstruktion auf den bereits seit 1909 in den Schnellzuglokokomotiven der Gattungen X H1 (Baureihe 14³) und XII H1 (17⁷) eingebauten Kessel zurück. Der im Betriebsalltag bewährte Dampferzeuger wurde lediglich leicht modifiziert.

Nach den Betriebserfahrungen mit den Maschinen der Lieferjahre 1910/11 (16 Loks) wurde ab dem



Die 38 262 war die einzige ihrer Art mit Windleitblechen. Sie vermitteln – speziell von vorn – fast den Eindruck einer Schnellzuglok, wobei die 38²⁻³ im Ganzen eher klein ist

Merkur/Slg. Matthias Hengst

Baujahr 1913 unter anderem der Treibraddurchmesser von 1.570 auf 1.590 Millimeter vergrößert, der seitliche Kesselumlauf höher gelegt (ab Betriebs-Nr. 3682), der Kesseldruck von 12 auf 13 kg/cm² erhöht (ab Betriebs-Nr. 3672) und die Maschinen mit den größeren Tendern sä. 2'2" T 21 gekup-

pelt. Weitere gravierende Bauartänderungen gab es während der gesamten Betriebszeit von nahezu sechs Jahrzehnten nicht!

Seltener Schnappschuss aus der Kriegszeit: Bei Taubenheim an der Spree begegnen wir 1942 der Bautzener 38 277 mit einem Personenzug nach Zittau. Die elektrische Beleuchtung ist bereits kriegsbedingt verdunkelt

G. Paul, Slg. Matthias Hengst



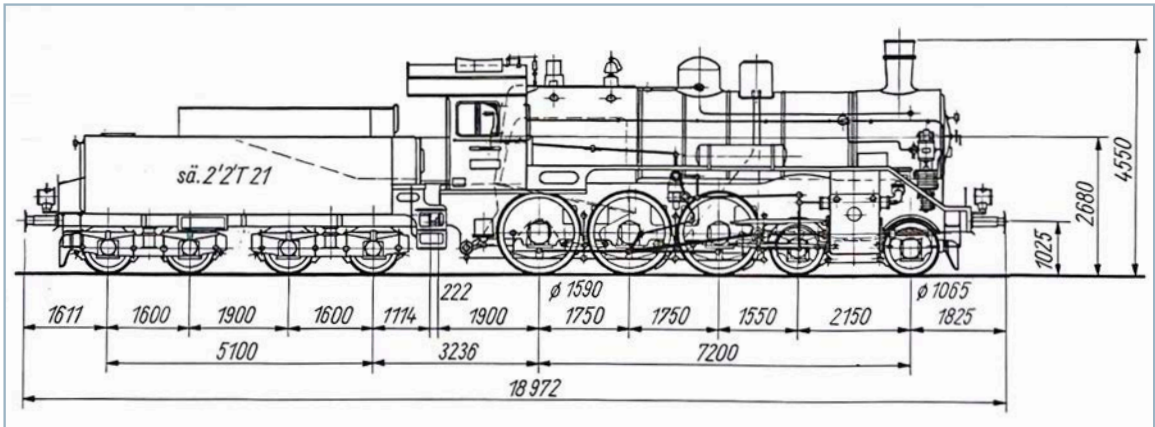
Die Preußen kommen ...

Nach Ende des Ersten Weltkrieges mussten 1918/19 vier Maschinen an Belgien und 25 an Frankreich abgegeben werden, teilweise aus der laufenden Produktion heraus. Weitere sechs Loks galten als Kriegsverlust an der Ostfront.

Wegen akuten Lokmangels wurden 1920 (40) und 1922/23 (32) weitere 72 Maschinen der sächsischen Gattung XII H2 ausgeliefert. In jener Zeit gelangten bereits die ersten preußischen P 8 nach Sachsen. Zahlenmäßig haushoch überlegen, konnten die P 8 die „Rollwagen“ nicht aus ihrem angestammten Einsatzgebiet verdrängen. Mehr noch: Die Produktion der P 8 endete 1923, von den „Rollwagen“ wurde jedoch von der DRG 1927 eine letzte Lieferserie von zehn Maschinen bei Hartmann nachbestellt, zu einem Zeitpunkt, als bereits die ersten Einheitsdampfloks in Deutschland verkehrten. Welch eine Ehre und Anerkennung für eine Länderbahnbaureihe!

Einsatzgebiete bis 1945

Bewegung in die Stationierungen der 38²⁻³ kam erstmals im September 1937, als 38 211, 250, 278, 296 und 303 „Lokhilfe“ in der Rbd Regensburg leisteten. Dort waren die letzten 38^o (bayerische Gattung P 3/5 N) ausgeschieden, sodass in den Bw Landshut, Passau, Plattling und Weiden kurzfristig



Ausführung der 38²⁻³ ab Baujahr 1920, nun bereits mit Läutewerk auf dem Kesselscheitel und Hauptluftbehälter auf dem Kesselumlauf

Slg. Matthias Hengst

Bedarf an leichten, aber leistungsfähigen Personenzugloks bestand. Nach zwei Jahren waren alle Maschinen wieder in Sachsen zurück.

Ebenfalls von kurzer Dauer war die Ausleihe von neun 38²⁻³ an die Rbd Frankfurt (Main) von Ende 1937 bis Anfang 1941. Außerhalb Sachsens gab es zu dieser Zeit noch Stationierungen im anhaltinischen Zeitz (38 230, 236, 238, 249, 265, 272, 275) sowie im niederschlesischen Görlitz.

Mit der Annexion des Sudetenlandes im September 1938 entstand dort dringender Lokbedarf, da die Tschechen nahezu alle Loks kurz zuvor in Richtung Süden abgefahren hatten. Auch hier war die 38²⁻³ wegen ihrer freizügigen Einsetzbarkeit eine willkommene Alternative. Kurzfristig wurden zahlreiche Loks in die Bw Komotau, Saaz, Brüx,

■ Im September 1937 leisteten fünf „Rollwagen“ sogar Lokhilfe in der Direktion Regensburg

Aussig, Tetschen und Bodenbach umbeheimatet. In den RAW Komotau und Böhmisches-Leipa gehörten die 38²⁻³ fortan auch zum Unterhaltungsbestand, was 1945 infolge der nunmehrigen Grenzziehung zu einem enormen Aderlass führte.

Mit einer weiteren Annexion (Frankreichfeldzug 1940) gelangten einige 1918/19 nach Frankreich abgegebene 38²⁻³ wieder unter deutsche Hoheit. In den Jahren 1940–1943 kehrten 15 „Rollwagen“ unter Beibehaltung ihrer französischen Nummern als Leihlokomotiven (so die amtliche deutsche Bezeichnung) zu den Bw Chemnitz Hbf und Chemnitz-Hilbersdorf zurück. Die in Frankreich verbliebenen zehn Loks wurden bis 1942 ausgemustert. Ein französischer Eisenbahnfunktionär schrieb 1942 in einem Bericht über die „Armistice“ (Waffenstillstandsloks aus Deutschland):

„Ich habe keine genauen Angaben über die Maschinen, aber ich gehe davon aus, dass sie für eine lange



Blick von der Straßenbrücke in Wilkau-Haßlau auf Tender und Führerstand der Werdauer 38 275 am 31. August 1958. Wer genau hinschaut, kann Wasserstandsanzeiger, Buchfahrplan, Bremszettel und Regler erkennen

G. Meyer/Slg. M. Meyer



Nördlichster Einsatzort der „Rollwagen“ war Neustadt (Dosse). Der Zug wird gleich in Richtung Heimat-Bw Brandenburg (Havel) abfahren. Die hier stationierten Maschinen waren noch bis 1969 in Richtung Stendal/Rathenow/Belzig, mit Sonderleistungen auch bis Magdeburg, unterwegs

R. Scheffler/Slg. M. Hengst

Zeit gut gearbeitet haben. Ich habe die 230 E 984 1942 im Depot Rouen gesehen. Sie verließ die Werkstätten von Sotteville und musste nach Deutschland gebracht werden ...“

Der Gesamtbestand aller in Deutschland eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 38²⁻³ belief sich im Jahr 1944 mit den Frankreich-Rückkehrern auf stattliche 149 Maschinen!

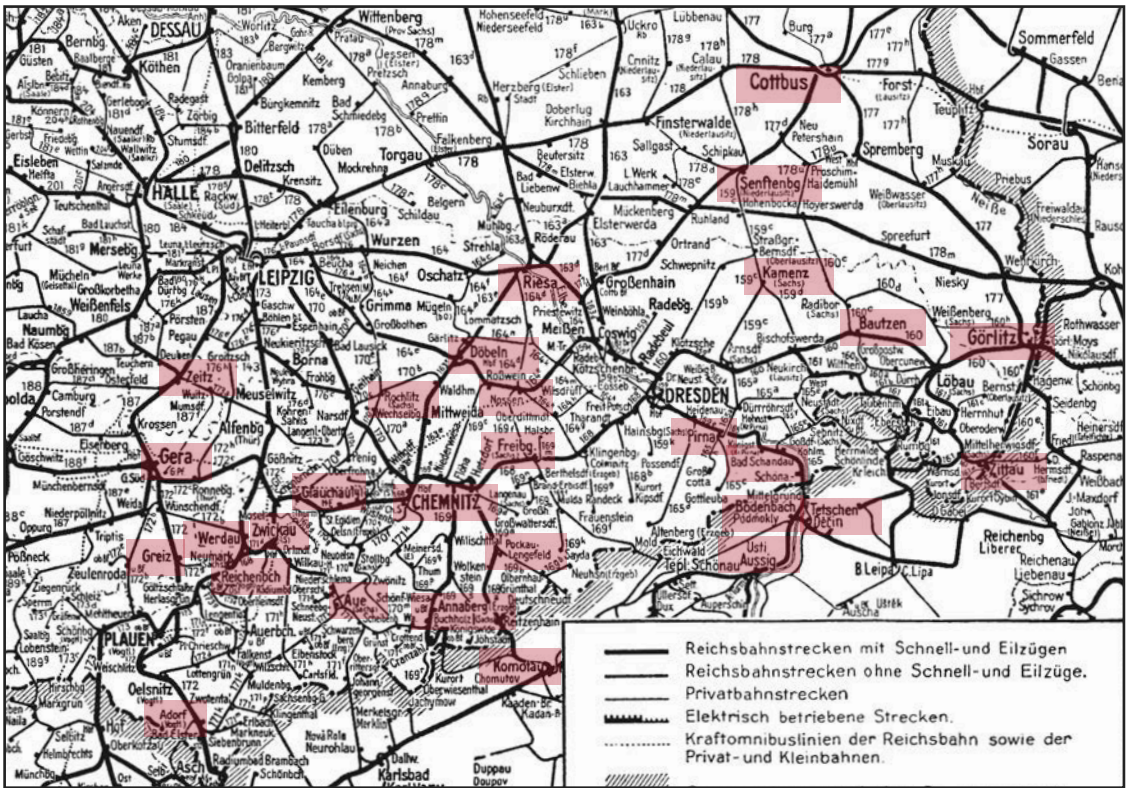
Fabrikschild der 38 332, Baujahr 1927. Zu Staatsbahnzeiten waren die Fabrikschilder noch an den Führerhausseitenwänden angebracht. Ab 1925 „wanderten“ sie schrittweise Richtung rechter und linker Zylinder

P. Saby/Slg. Matthias Hengst



Die nach Kriegsende ab Juni 1945 in Abständen von zwei Monaten im Auftrag der sowjetischen Besatzungsmacht durchgeführten Lokzählungen ergaben ein widersprüchliches Bild: 85 Maschinen der Baureihe 38²⁻³ waren in der sowjetischen Besatzungszone verblieben, davon waren mit 46 Loks mehr als die Hälfte betriebsfähig. Allerdings waren auch 13 „Rollwagen“ so stark beschädigt, dass sie maximal noch als Ersatzteillieferer taugten. Fast die Hälfte des ursprünglichen Bestandes verblieb bei den ČSD (von dort bis auf acht Loks komplett in die UdSSR abgefahren) und der Polnischen Staatsbahnen PKP (fünf Loks).

1952 gelangte im Rahmen eines umfangreichen Loktausches die bei den Ungarischen Staatsbahnen MÁV verbliebene 38 271 zur DB. Die Lok wurde bei der Lokversuchsanstalt Minden (LVA) für Überführungsfahrten von Messzügen, unter anderem nach Bamberg, eingesetzt. Anfang 1955 wurde der Einzelgänger abgestellt. 1956 gab es noch einen Zuwachs bei der DR, als 38 312 von den ČSD im Tausch gegen die auf DR-Gebiet stehengebliebene ČSD-Lok 534 0138 zurückkam. 1957 (zwölf Jahre nach Kriegsende!) ließ die DR fünf der bisher noch mit ihren französischen Nummern verkehrenden Leihlokomotiven aufarbeiten, um diese anschließend in das DR-Nummernschema einzugliedern. Vorgesehen



Einsatzorte der 38²⁻³ in den 1930er- bis 1950er-Jahren (Saaz und Brüx verdeckt)

Sig. Matthias Hengst

dafür war zunächst die Nummernreihe 38 351 bis 355. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen wurde aber die 230 960 zur 38 204 in Zweitbesetzung (die „echte“ 204 war bereits 1946 ausgemustert worden).

Umbeheimatungen, Ausmusterungswellen

Anfang 1960 waren noch 73 „Rollwagen“ in der Rbd Dresden und der angrenzenden Rbd Cottbus (Bw Bautzen und Zittau) im Einsatz. Bewegung in den Bestand kam, als im Rahmen von Gattungsbereinigungen im Zeitraum 31. Januar 1960 bis 7. Dezember 1961 insgesamt zehn Loks von der Rbd

Cottbus zur Rbd Dresden wechselten. Am 8. November 1962 begann eine erste Ausmusterungswelle, als 38 219, 232, 276, 286, 299, 318 und 321 z-gestellt wurden.

Als 1963 in der Direktion Magdeburg die in Ketzin und Brandenburg eingesetzten ehemaligen Privatbahn-Tenderloks ihre Nutzungsdauer erreicht hatten bzw. für die erhöhten Zuglasten die Wasser- und Kohlenvorräte nicht ausreichten, waren die „Rollwagen“ mal wieder Retter in der Not: Im Zeit-

Bitte lesen Sie weiter auf Seite 100

DER AUTOR: MATTHIAS HENGST

1962 in Dresden geboren. Diplomingenieur für Schienenfahrzeugbau. Von 1988 bis 2001 bei der DR/DB AG im Bereich Fahrzeugausbesserung (Raw Dresden) und in der Lok- und Personalplanung bei der Rbd Dresden angestellt. Seit Ende 2001 als gebundener Versicherungsmakler selbstständig. Ab 1990 Buchautor von Reiseführern, Gleisplanbüchern und Streckenmonografien über sächsische Schmalspurbahnen. Hobbymäßig Bau von Lok-, Wagen- und Gebäudemodellen nach sächsischen und ostdeutschen Vorbildern in TT, TtM und TTe und begeisterter Sammler von Faksimilies/Negativen/Dias über die DR. Der Erwerb des Originallokschildes der 38 308 war die Initialzündung, sich näher mit dieser interessanten Lokbaureihe zu beschäftigen.



SÄCHSISCHE XII H2 – BAUREIHE 38^{2,3}

1. Nr.	letzte Nr.	Verbleib	F-Nr./Jahr	abgest.	z	+	++	letztes Bw	Bemerkungen
651"	38 201	DR	3382/1910	10.47	17.02.48	25.10.56		Kamenz (Sachs)	Kriegsschadlok
652"	38 202	CSD	3383/1910	..	..	28.12.49		Böhmisch-Leipa	zuletzt Heizlok
653"	38 203	CSD	3384/1910	..	..	28.12.49			
654"	38 204	DRo	3385/1910	..	..	15.11.46		Nossen	
655"	38 204"	DR	3386/1910	17.03.65	28.10.65	20.06.67	11.67	Annab.-Buchholz	1919–1941 ETAT 230-960
656"	38 5205-0	DR	3387/1910	06.68	05.09.68	15.09.71		Nossen	15.09.71 Verkauf an VMD
657"	38 206	DR	3388/1910	28.09.67	16.11.67	18.01.68	03.68	KMS-Hilbersdorf	
658"	38 207	DR	3389/1910	17.04.45	..	25.01.51		D.-Friedrichstadt	Kriegsschadlok
659"	OK2-3	PKP	3390/1910	..	..	25.09.53			07.45 noch in Bautzen
660"	38 5209-2	DR	3391/1910	04.09.69	16.09.69	01.07.70	12.70	KMS-Hilbersdorf	1919–1941 ETAT 230-964
661"	3661	CFR	3489/1911	..	..	..			Verlust I. WK
662"	230 961	SNCF	3490/1911	..	..	01.05.40		Dol	
663"	230 962	SNCF	3491/1911	..	..	01.05.40		Le Havre	
664"	230 963	SNCF	3492/1911	..	..	01.05.40		Rennes	
665"	38 210	DR	3493/1911	02.06.65	28.10.65	20.06.67		Annab.-Buchholz	
666"	38 211	CSD	3494/1911	..	..	..
667"	38 5351-2	DR	3656/1913	25.04.70	28.05.70	26.11.70	01.71	KMS-Hilbersdorf	
668"	OK2-1	PKP	3657/1913	..	..	17.01.52			10.45 von CSD zur PKP
669"	3669	CFR	3658/1913	..	..	..			Verlust I. WK
670"	38 213	CSD	3659/1913	..	..	28.12.49			5.45 noch in Bautzen
671"	38 214	DR	3660/1913	10.05.65	26.08.65	20.02.67	04.67	Bautzen	
672"	CFR 3672	CFR	3881/1913	..	..	..			Verlust I. WK
673"	3673	CFR	3882/1916	..	..	..			Verlust I. WK
674"	3674	CFR	3883/1916	..	..	..			Verlust I. WK
675"	365 5508	CSD	3884/1916	..	..	28.12.49			
676"	38 216	DR	3885/1916	10.65	26.04.67	09.05.67	10.67	Freiberg (Sachs)	
677"	38 217	DR	3886/1916	19.02.47	..	28.02.51		Zwickau (Sachs)	
678"	3678	CFR	3887/1916	..	..	..			Verlust I. WK
679"	38 218	CSD	3888/1916	..	..	..
680"	38 219	DR	3889/1916	05.04.62	08.11.62	14.04.66	05.66	Freiberg (Sachs)	
681"	38 220	DR	3890/1916	68	11.04.68	18.09.68	12.68	Brandenburg	
682"	38 221	CSD	3909/1916	..	..	28.12.49			
683"	38 222	DR	3910/1916	27.05.68	20.06.68	22.08.68	11.68	Nossen	
684"	38 223	DR	3911/1916	68	26.09.68	22.10.68	11.68	Nossen	
685"	38 224	DR	3912/1916	17.10.66	26.07.67	14.05.68	08.68	KMS-Hilbersdorf	
686"	230 965	DR	3913/1916	..	..	01.06.63		KMS Hbf	1919–1941 ETAT 230-965
687"	230 966	DR	3914/1916	..	..	01.06.63		KMS Hbf	1919–1941 ETAT 230-966
688"	230 967	DR	3915/1916	..	..	54		KMS Hbf	1919–1941 ETAT 230-967
689"	38 225	DR	3916/1916	19.08.67	16.11.67	18.01.68	04.68	Nossen	
690"	38 226	DR	3917/1916	16.02.67	26.04.67	29.02.68	05.68	KMS-Hilbersdorf	
691"	38 227	CSD	3918/1916	..	..	25.10.50			
692"	OK2-4	PKP	3919/1916	..	..	04.01.51			
693"	38 229	DR	3920/1917	11.07.45	..	25.01.51		Nossen	
694"	38 230	DR	3921/1917	03.06.47	..	28.02.51		Greiz	
695"	230 968	SNCF	3922/1917	..	..	01.05.40		Rennes	
696"	SNCB 6396	SNCB	3923/1917	..	..	23			
697"	SNCB 6397	SNCB	3924/1917	..	..	23			
3698	230 969	SNCF	4003/1918	..	..	01.05.40		Brest (F)	
3699	230 970	SNCF	4004/1918	..	..	01.05.40		Dol	
3700	38 352	DR	4005/1918	31.01.68	07.03.68	16.04.68	08.68	KMS-Hilbersdorf	1919–1941 ETAT 230-971
3701	230 972	SNCF	4006/1918	..	..	01.05.40		Le Havre	
3702	230 973	DR	4007/1918	..	..	..		KMS-Hilbersdorf	1919–1941 ETAT 230-973
3703	230 974	SNCF	4008/1918	..	..	01.05.40		Rennes	
3704	230 975	DR	4009/1918	..	..	..		KMS-Hilbersdorf	1919–1941 ETAT 230-975
3705	38 231	CSD	4010/1918	..	..	28.12.49			
3706	38 5353-8	DR	4011/1918	02.70	05.03.70	17.12.70		Brandenburg	1919–1941 ETAT 230-976
3707	38 354	DR	4012/1918	12.67	21.12.67	27.06.68		KMS-Hilbersdorf	1919–1941 ETAT 230-977
3708	230 978	DR	4035/1918	..	..	..		KMS Hbf	1919–1941 ETAT 230-978
3709	230 979	SNCF	4036/1918	..	..	01.05.40		Brest (F)	
3710	SNCB 6310	SNCB	4037/1918	..	..	23			
3711	38 232	DR	4038/1918	02.06.61	08.11.62	14.04.66	05.66	Annab.-Buchholz	1945 im RAW Komotau



SÄCHSISCHE XII H2 – BAUREIHE 38.2-3

3750	365 5501	CSD	4380/1920	..	..	..
3751	38 5291-0	DR	4381/1920	..	23.10.69	01.07.70	12.70	Nossen	
3752	38 292	DR	4382/1920	27.03.66	24.11.66	25.03.68	10.68	Bautzen	
3778	38 293	DR	4489/1922	09.67	25.09.67	22.02.68		Ketzin	
3779	OK2-5	PKP	4490/1922	..	..	50			13.06.45 von DRo an PKP
3780	38 295	CSD	4491/1922	..	..	28.12.49			
3781	38 296	DR	4492/1922	..	13.04.64	01.03.67	06.67	Bautzen	
3782	38 297	CSD	4493/1922	..	..	..
3783	38 298	DR	4494/1922	26.03.66	..	15.10.66		Zwickau (Sachs)	Hzl Dittersbacher Filzfabrik
3784	38 299	DR	4495/1922	..	12.04.66	13.04.66	04.66	Nossen	
3785	38 300	CSD	4496/1922	..	..	28.12.49			
3786	365 5502	CSD	4497/1922	..	..	10.07.56		Pilsen-Kotorov	
3787	38 302	DR	4498/1922	24.09.45	..	28.02.51		Zwickau (Sachs)	
3788	365 5504	CSD	4499/1922	..	..	10.07.56			
3789	38 304	CSD	4500/1922	..	..	10.07.56			
3790	38 5305-8	DR	4501/1922	..	..	09.06.70	1971	Magdeburg	
3791	38 306	CSD	4502/1922	..	..	..
3792	38 307	DR	4503/1922	08.66	26.11.66	16.01.68	02.68	Nossen	
3793	38 5308-2	DR	4504/1922	30.11.71	30/11/71	29.12.72	08.73	Nossen	
3794	38 309	CSD	4505/1922	..	..	..
3795	38 310	DR	4506/1922	08.68	14.12.68	19.02.69	04.69	Nossen	
3796	38 311	CSD	4507/1922	..	..	..
3797	38 312	DR	4508/1922	01.05.68	10.05.68	31.07.68	10.68	Zwickau	03.57 CSD 365 5505 zur DR
3798	38 313	CSD	4509/1922	..	..	..
3799	38 314	DR	4510/1922	..	27.04.64	31.05.64	07.65	Nossen	
3800	OK2-2	PKP	4511/1922	..	..	31.12.50			13.06.45 von DRo an PKP
3801	38 316	DR	4512/1922	19.08.66	24.11.66	14.05.68	07.68	Nossen	
3802	38 317	DR	4513/1922	45	..	16.12.50	02.51	Bad Schandau	
3803	38 318	DR	4514/1922	07.05.60	08.11.62	23.08.65	09.65	Freiberg (Sachs)	
3804	38 319	DR	4515/1922	45	09.45	20.12.51		Zwickau (Sachs)	Kriegsschadlok
3805	38 320	CSD	4516/1922	..	..	..
3806	38 321	DR	4517/1922	20.09.61	08.11.62	16.08.65	08.65	Werdau (Sachs)	
3807	38 5322-3	DR	4518/1923	03.09.68	10.04.69	20.06.69		Brandenburg	
3808	38 323	DR	4519/1923	06.68	04.07.68	22.08.68	11.68	Nossen	
3809	38 324	CSD	4520/1923	..	..	..
38 325	38 5325-6	DR	4624/1927	71	15.05.71	26.09.71		Brandenburg	
38 326	38 326	CSD	4625/1927	..	..	28.12.49			
38 327	38 327	DR	4626/1927	05.03.68	07.03.68	16.04.68	09.68	KMS-Hilbersdorf	
38 328	38 328	CSD	4627/1927	..	..	..
38 329	38 329	CSD	4628/1927	..	..	..
38 330	38 330	CSD	4629/1927	..	..	..
38 331	365 5506	CSD	4630/1927	..	..	..
38 332	38 332	DR	4631/1927	29.04.67	13.07.67	02.01.68	02.68	Nossen	
38 333	38 333	DR	4632/1927	04.09.68	12.09.68	12.09.68	11.68	Nossen	
38 334	365 5507	CSD	4633/1927	..	..	10.07.56			

Legende:

- rot:** betriebsfähig gemäß Lokzählungen vom 01.08. und 10.10.1945
 EDV-Nummer: laut vorläufigem Umzeichnungsplan der DR von 1969 für EDV-Nummer vorgesehen
 Quellen: Archiv V. Kubitzki/F. Engel (BBA-Auszüge einzelner Loks)
 Archiv M. Hengst (Bestandslisten/Ausmusterungslisten/Lokzählungen)

raum 20. Juni 1963 bis 22. Dezember 1965 wurden 38 220, 242, 243, 246, 268, 269, 275, 288, 293, 305, 322, 325 und 353 dauerhaft in Richtung Norden umbeheimatet.

In Sachsen ging es inzwischen mit dem Bestand weiter bergab. Am 26. April 1967 wurden sechs Maschinen in den z-Park überstellt, am 16. November 1967 folgten weitere fünf Loks. Die letzten größeren Schadgruppen erfolgten bis Ende 1966 im für die „Rollwagen“ zuständigen Raw

Leipzig-Engelsdorf (eine L3 erhalten: 38 291, 308, 351; eine L4: 38 209, 234, 244).

Letzte Heimat Nossen

1966 wurde das Bw Nossen zum Auslauf-Bw für die „Rollwagen“ bestimmt. Der damalige Bw-Vorsteher Dipl.-Ing. Peter Saby (Jahrgang 1940) erinnert sich an diese Zeit: „Die Rollwagen hatten einen guten Ruf bei uns. Für die insgesamt acht Loks gab es feste Planpersonale mit je drei Lokführern und Hei-



Auf dem Weg nach Nossen legt die 38 223 am 20. Juni 1968 einen Zwischenhalt in Lommatzsch ein. Das Wagenmaterial des Personenzuges besteht aus damals modernen Bghw-Wagen

Slg. Stefan Ziese



Noch im September 1956 rangiert die spätere 38 351 in Brand-Erbisdorf mit ihrer französischen Nummer 230 964. Die 1913 gebaute Lok wird 1970 auch noch die EDV-Nummer 38 5351-2 bekommen. Damit war die Lok insgesamt stolze 57 Jahre ohne große Umbauten im Einsatz!

Foto: G. Kielstein/Slg. M. Hengst



Zum Lokführer hin aufklappende Feuertür der 38 219, 1962 in Freiberg abgestellt P. Saby/Slg. M. Hengst

31. August 1958 Wilkau-Haßlau: Während der Personenzug mit der Zwickauer 38 253 Richtung Bahnsteig rollt, wird an der Umladehalle Holz in Schmalspurwagen verladen G. Meyer/Slg. M. Meyer



zern, z.B. gehörte 38 222 zur Brigade Kluge und 38 316 zur Brigade Hänel. Mit den Loks wurden Personen- und Güterzüge von Nossen aus nach Riesa, Freiberg, Dresden und in Einzelfällen auch bis Leipzig bei Ausfall einer 23¹⁰-Planlok bespannt. Die Einsatzstelle Meißen besaß auch zwei Rollwagen, die im Vorortverkehr Personenzüge nach Dresden bespannten. Als Bw-Vorsteher übernahm ich häufig Sonderdienste, unter anderem auch sonntags den durchgehenden Personenzug bis Hermsdorf-Rehefeld. Für die zweimal 61 Kilometer benötigten wir 7:20 Stunden Fahrzeit! In Hermsdorf-Rehefeld wurde in der zweistündigen Pause mit dem Zugpersonal und dem Heizer in der Bretterbude gegenüber vom Bahnhof bei einem Bier Skat gespielt (Lokführer natürlich ausgenommen!).

An zwei Maschinen erinnere ich mich ganz besonders: 38 219 hatte bis zur Abstellung Ende 1962 noch eine zum Lokführer hin nach außen drehbare Feuer-



Leipzig Hbf, 9. September 1967,
Gleis 25: Der nur sonnabends
verkehrende P 4542 nach
Geithain fährt aus. Die Lok-
dispatcher nutzen wohl
diese Zugleistung, um die
nach einer Ausbesserung in
Engelsdorf weilende Hilbers-
dorfer Lok wieder gen Heimat
zu schicken Sig. Stefan Ziese

38 298 am 28. Mai 1969 im
„Einsatz“ bei der Filzfabrik
Dittersbach. Sogar das
Lokschild ist noch vorhanden,
das heute ein kleines
Vermögen wert sein dürfte ...
Sig. Matthias Hengst





Die letzten „Rollwagen“ wurden als Hilfszuglok, im Arbeitszugdienst oder wie hier im April 1969 in Karl-Marx-Stadt-Kappel vor einem Unkrautsprengezug eingesetzt

H. Böhme/Slg. Matthias Hengst

38 250 (Bw Werdau) im Juli 1955 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Aue. Werdauer 38²⁻³ waren bis 1965 u. a. für die Lokgestellung auf der Relation Werdau/Zwickau – Aue/Schwarzenberg zuständig Slg. Stefan Ziese





Am 25. September 1971 bespannte 38 205 als letzte reguläre Personenzugleistung eines „Rollwagens“ den P 1656/P 1538 von Dresden Hbf über Meißen nach Nossen. Noch fünf Tage vorher war die Lok der Star eines Sonderzuges nach Königstein anlässlich des MOROP-Kongresses in Dresden R. Lehmann/Slg. Matthias

tür, was längst nicht mehr dem Standard entsprach. Und die 38 316 besaß als eine der wenigen Maschinen noch eine kupferne Feuerbüchse, die einen besseren Wärmeübergang ermöglichte. Der Kohleverbrauch war dadurch niedriger und demzufolge die Kohleprämie für die Lokbrigade höher. Brigadeführer Hänel war untröstlich, als seine Lok wegen stark abgezehrter Kupferfeuerbüchse am 19. August 1966 abgestellt werden musste ...“

Deutlich stärker als die V 100

In Nossen kam es Ende der 1960er-Jahre auch zum Zusammentreffen mit den „Konkurrenten“ der „Rollwagen“, denn hier waren zeitgleich Neubauloks der Baureihe 23¹⁰, einzelne P 8 und V 100 beheimatet. Der Vergleich zwischen den Baureihen zeigt, dass die „Rollwagen“ den P 8 hinsichtlich Zugleistung in der Ebene überlegen waren, gegenüber den V 100 der ersten Baulose sogar sehr deutlich. Im Vergleich zu den Neubauloks der Baureihe 23¹⁰ bestanden Vorteile hinsichtlich Achslast und Gesamtradstand. Das fiel aber nur noch wenig ins Gewicht, da Ende der 1960er-Jahre das Nebenbahnsterben (niedrige Achslasten und kleine Drehscheiben) voll im Gange war.

Im vorläufigen Umzeichnungsplan (Anfang 1969) für die Einführung der computerbasierten Loknummern ab 1. Juni 1970

waren noch 15 „Rollwagen“ aufgeführt. BildmäÙig nachgewiesen sind sechs Loks (38 268, 288, 305, 308, 325, 351), die diese mit Kontrollziffer versehene neue Nummer tatsächlich erhalten haben.

Nur buchmäÙig noch dabei war 38 205, die letzte erhaltene Lok aus der ersten Bauserie 1910. Noch im aktiven Dienst beim Bw Nossen stehend, hatte es diese Maschine bereits Anfang 1967 auf die vorläufige Erhaltungsliste von Regelspurdampflok für ein noch zu bauendes Museum geschafft. Nach einer äußerlichen Aufarbeitung im Raw Görlitz 1976/77 kam es dann 1979 – zur Überraschung vieler Eisenbahnfreunde – zur betriebsfähigen Aufarbeitung in Meiningen. Vom 1. Mai 1979 bis zum 28. März 1998 war der letzte „Rollwagen“ auf zahlreichen Lokausstellungen und Sonderfahrten der große Star. Die heute zum Bestand der DB AG gehörende Lok kann als rollfähige Dauerleihgabe im Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf bewundert werden.

Matthias Hengst

DER „ROLLWAGEN“ IM VERGLEICH

	38 ²⁻³	38 ¹⁰⁻⁴⁰	23 ¹⁰	V 100
1. Baujahr	1910	1906	1956	1964/65
Treibraddurchmesser in mm	1.570/1.590	1.750	1.750	1.000
Gesamtradstand in mm	15.536	15.565	18.610	9.300
V max vorw./rückw. in km/h	90/50	100/50	110/50	100/100
Max. Zuglast in Mp bei 80 km/h	680	515	835	350
Achslast in Mp	15,7	17,2	18,3	15,9



LESERBRIEFE

LOK MAGAZIN

Infanteriestraße 11a, D – 80797 München.

Tel. (089) 13 06 99-750, Fax (089) 13 06 99-700

redaktion@geramond.de, www.lok-magazin.de



Spurweite 10 1/4 Zoll: Wells & Walsingham Light Railway Martin Springer

■ Zum Beitrag über die Garratt-Lokomotiven im Heft 8/2023:

Mit großem Interesse habe ich den Artikel gelesen. Es gibt dort aber noch weitere Garratts: Im Sommer 2019 hatte ich für die DGEG-Bahnreisen eine einwöchige Gruppenfahrt durch den Osten Englands organisiert und dabei die recht unbekannt Touristikbahn „Wells & Walsingham Light Railway“ besucht – siehe Foto.

Martin Springer (DGEG Saar)

Zum Beitrag über die Garratts erreichten uns mehrere Wortmeldungen – Danke an alle Leserbriefschreiber! Wir werden in der Redaktion beraten, ob wir eventuell ein oder zwei Folgebeiträge bringen werden, die sich mit diesem Thema befassen. *Redaktion*

■ Zum Beitrag „Forsche Fahrweise“ im Heft 7/2023:

Noch selten habe ich einen technisch so interessanten und mit dazu passenden heiteren Bege-

benheiten ergänzten Artikel in einer Eisenbahn-Zeitschrift gelesen. Gratuliere! Als Modellbahn-Sammler und „Bastler“ kann ich jetzt mein 2050er-HO-Modell von Rivarossi, auf dem zwar die Leitbleche aber keine (!) Auspuffklappen vorhanden sind, verbessern. *Rigo Stiegler, Graz*

■ Zum Beitrag über die Umbau-Reisezugwagen im Heft 7/2023:

Ich möchte ergänzen, dass zumindest noch 1988/89 Umbaupersonenwagen auf der Verbindung Hagen – Essen eingesetzt waren, ich habe eine Garnitur aus „Silberlingen“ und einem Umbau-Dreiaxler in Erinnerung, die regelmäßig sonntags eingesetzt wurde.

Eckhard Kriegesmann, Kerken

■ Zur Frage: Trennung von Netz und Betrieb? im Heft 6/2023:

Ihre Frage möchte ich hier als von dieser Maßnahme betroffener Eisenbahner aufgreifen. Ich persönlich würde einen gänzlich anderen Weg beschreiten: Die sogenannte Bahnreform halte ich für gescheitert. Haben wir wirklich mehr Verkehr auf der Schiene? Das, was der Bund einst als

HÄNDLERVERZEICHNIS: HIER ERHALTEN SIE DAS LOK MAGAZIN
LokoMotive Fachbuchhandlung GmbH

10777 Berlin Regensburger Str. 25

Michas Bahnhof

10789 Berlin Nürnberger Str. 24 a

Modellbahnen & Spielwaren M. Turberg

10789 Berlin Lietzenburger Str. 51

Modellbahn-Pietsch

12105 Berlin Prühßstr. 34

Spielwaren Toll

21217 Seevetal Am Felde 4

Buchhandlung Mahnke

27265 Verden Große Str. 108

Buchhandlung Decius

30159 Hannover Marktstr. 52

Train & Play KG

30519 Hannover Hildesheimer Str. 428 b

Buchhandlung Gudrun Lange

40545 Düsseldorf Luegallee 33

Goethe-Buchhandlung

40549 Düsseldorf Willstätterstr. 15

Modellbahn + Autoladen

40878 Ratingen Becherner Str. 47

Modellbahn Axel G. Renken

45276 Essen Bochumer Str. 21

Buchhandlung Emil Müller

42287 Wuppertal Meckelstr. 59

Apitz GmbH Modellbahn

42289 Wuppertal Heckinghauser Str. 218

Schaten GmbH & Co KG

44795 Bochum Rombacher Hütte 10

WIE – MO

48145 Münster Warendorfer Str. 21

Buchhandlung H. Th. Wenner

49074 Osnabrück Große Str. 69

J. B. Modellbahnservice

49078 Osnabrück Lotter Str. 37

Modellbahn-Center Hünenbein

52062 Aachen Markt 9 – 15

Spielwaren & Bücher H. Brachmann

63450 Hanau Rosenstr. 9 – 11

Buchhandlung Diekmann

63739 Aschaffenburg Steingasse 2

Buchhandlung Kunkel

63814 Mainaschaff Milanstr. 6a

Buch & Zeitschr.-Agentur Harrassowitz

65205 Wiesbaden Kreuzberger Ring 7 b – d

Buchhandlung Dr. Kohl

67059 Ludwigshafen Ludwigstr. 44 – 46

Modellbahn-Galerie

68229 Mannheim Hirtenbrunnenstr. 4

Stuttgarter Eisenb.- u. Verkehrsparadies

70176 Stuttgart Senefelderstr. 71 b

Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt

70193 Stuttgart Schwabstr. 96

Defizitausgleich an die Bundesbahn zahlte, heißt heute „Regionalisierungsmittel“, privatisiert Gewinne und verstaatlicht das wirtschaftliche Risiko.

Daran, dass die Regionen sagen, welche Verkehrsleistungen sie gern hätten, würde ich dabei festhalten. Was spräche denn gegen eine Rückkehr zum Prinzip einer Staatsbahn? Es gäbe ein paar bunte Loks und Wagen weniger – na und? Die Vorteile lägen auf der Hand:

1. Das Defizit zahlt ohnehin der Staat, wofür mit staatlichen Zuschüssen die Gewinne von kapitalmarktorientierten Unternehmen sichern?

2. Der Güterverkehr könnte zudem wieder einen Teil des Personenverkehrs quersubventionieren, was das Erfordernis staatlicher Zuschüsse verringern würde.

3. Die Betriebsführung ließe sich wieder flexibler und einfacher gestalten, da vieles wieder „auf dem kleinen Dienstweg“ (Ebene Fahrdienstleiter mit Zugpersonal) entschieden werden könnte.

4. Der Verwaltungsapparat könnte radikal verkleinert werden, was viele unnötige Ausgaben einsparen und Geld für sinnvolle Ausgaben freisetzen oder das Defizit verringern würde.

5. Das Personal wäre flexibler einsetzbar, da jeder Lokführer (mehr oder weniger) alles fahren dürfte und da jeder Eisenbahner variabler einsetzbar wäre.

6. Linienläufe und Fahrzeugumläufe könnten sinnvoller kombiniert werden, was heute daran scheitert, dass es verschiedene EVU oder Besteller gibt und dass Personen- und Güterverkehr getrennt sind.

7. Jeder, der sich über die Streiks bei der Bahn (als legitimes Mittel des Arbeitskampfes) aufregt, sollte sich zudem die Frage stellen, ob das mit Beamten möglich wäre.

Wenn ich richtig informiert bin, soll es ab 2024 bereits eine Umsetzung in der Form geben, dass der Infrastrukturbereich zu einer gemeinwohlorientierten Organisation umgebildet wird?

Letztlich denke ich, dass es wieder nur halbherzig umgesetzt werden wird. Das liegt daran, dass wir Mut und Kompetenz im Parlament nur in der Minderheit vertreten haben, dass die Prioritäten zu Gunsten anderer Bereiche der Politik gesetzt werden.

Frank Thomas

■ Zu einer Meldung im Aktuellteil der Ausgabe 8/2023:

Zur Meldung auf Seite 18, die sich mit dem Regionalexpress Friedrichshafen – Basel befasst, kann ich mitteilen, dass zumindest im Juli der Umlauf tatsächlich mit einer Lok der Baureihe 218 gefahren wurde. Allerdings wurde auch mindestens ein weiterer Umlauf mit der Baureihe 612 gefahren. Christoph Riedel

Buchhandlung Albert Müller
70597 Stuttgart Epplestr. 19C
EB-Treffpunkt Schweickhardt
71334 Waiblingen Biegelwiesenstr. 31
Osiandersche Buchhandlung
72072 Tübingen Waldhörnlestraße 18
Buchhandlung Beneke
72074 Tübingen Gartenstraße 16
Kiosk Sternplatzpassage
73312 Geislingen Stuttgarter Str. 90
Bauer Modelleisenbahnen
74613 Öhringen Marktstraße 7
Modellbahnen Mössner
79261 Gutach Landstraße 16 A
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto
86529 Schrobenhausen Berliner Straße 7
Buchhandlung Jakob
90402 Nürnberg Hefnersplatz 8

Modellbahn Ritzer
90419 Nürnberg Kirchenweg 16
Modellspielwaren Helmut Sigmund
90478 Nürnberg Schweiggerstr. 5
Bahnhofsbuchhandlung
95028 Hof Bahnhofsplatz 8–16
Schöningh Buchhandlung
97070 Würzburg Franziskanerplatz 4
Modellbahnhandel Maik Kalbe
99867 Gotha Leinastraße 81

Buchhandlung Herder
A–1010 Wien Wollzeile 33
Buchhandlung Nikolaus Mauritz
A–1020 Wien Novaragasse 44/Lokal 1
Technische Fachbuchhandlung
A–1040 Wien Wiedner Hauptstraße 13

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 9/2023, Nummer 504, 62. Jahrgang

Herausgeber: Rudolf Heym (fr)

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P)

Verantwortlicher Redakteur: Max Voigtmann

Redaktion: Peter Schnicker (fr), Luisa Wiegmann, Thomas Hanna-Daoud

Mitarbeitende an dieser Ausgabe: Joachim Bertsch, Gaus Ferré, Felix Förster, Matthias Hengst, Josef Högemann, Dirk Höllerhage, Markus Inderst, Martin Kunhäuser, Josef Mauere, Jana und Matthias Müller, Oliver Strüber, Jens Perbandt, Patrick Rehn, Martin Wehmeyer, Alexander Wilkens

Redaktionsassistent: Brigitte Stuiber

Chef vom Dienst: Benedikt Bäumler

Head of Production: Andreas Hofner

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Verlag: GeraMond Media GmbH,
Infanteriestraße 11 a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgmeier, bettina.wilgmeier@verlagshaus.de
Anzeigenposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Leitung Abo Marketing: Dr. Markus Killius

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2023, GeraMond Media GmbH. ISSN 0458-1822

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingehende Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandenes Bild-Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ **LOK MAGAZIN ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ +49 (0)89 / 46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

✉ **leserservice@lok-magazin.de**

🌐 **www.lok-magazin.de**

Preis: Einzelheft 8,90 € (D), 9,80 € (A), 15,80 sFr (CH),
10,20 € (B, NL, Lux), 12,00 € (I) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten),
Jahres-Abopreis (12 Hefte) 99,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt.,
im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.lok-magazin.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, die mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: LOK MAGAZIN erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten LOK MAGAZIN (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Italien) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

✉ **LOK MAGAZIN**,
INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

☎ +49 (0)89 / 13 06 99 720

☎ +49 (0)89 / 13 06 99 700

✉ **redaktion@lok-magazin.de**

🌐 **www.lok-magazin.de**

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

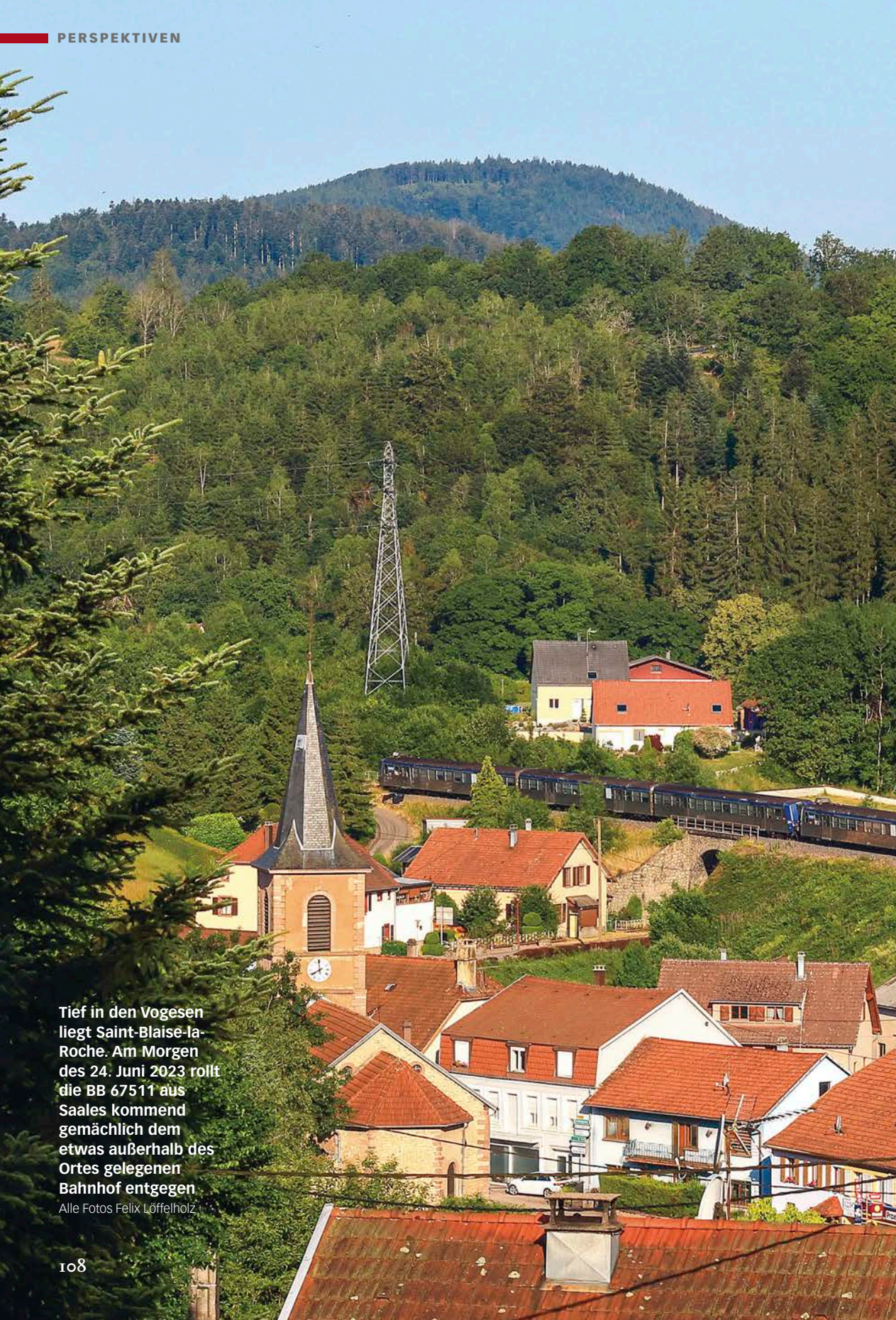
ANZEIGEN

✉ **anzeigen@verlagshaus.de**

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreise vom 1.1.2023





Tief in den Vogesen liegt Saint-Blaise-la-Roche. Am Morgen des 24. Juni 2023 rollt die BB 67511 aus Saales kommend gemächlich dem etwas außerhalb des Ortes gelegenen Bahnhof entgegen

Alle Fotos Felix Löffelholz

SNCF BB 67400

Auf ein Neues!

SNCF-KLASSIKER FAHREN WEITER! ■ Das vielfach vorhergesagte und Jahr für Jahr wieder aufgeschobene Ende der Straßburger BB 67400 ist auch in diesem Sommer nicht eingetreten – entgegen vieler Erwartungen. Ab Ende August gilt ein neuer Umlaufplan, der die Dieselloks sogar wieder auf ihre alte Stammstrecke entlang des Oberrheins nach Lauterburg zurückbringt



Von den vormalig zwei Straßburger Farb-Exoten ist heute nurmehr die BB 67464 (links) im En-Voyage-Farbschema eingesetzt. Die BB 67434 in Multiservice-Lackierung wurde inzwischen an SNCF Infra abgegeben. Am Abend des 4. Juni 2015 begegnen sich die beiden im lothringischen Saargemünd

Es gab Zeiten, zu denen stellten die mit 232 Exemplaren gebauten BB 67400 rund ein Drittel der dieselelektrischen Streckenlokomotiven der SNCF. Als Mehrzwecktypen konstruiert, waren die zuverlässigen Maschinen aus dem Hause Brissonneau & Lotz in ganz Frankreich vor Per-

sonen- und Güterzügen im Einsatz. Auch kamen sie ins benachbarte Ausland.

Die Einsätze der aus den 1960er- und 1970er-Jahren stammenden BB 67400 auf der Linie von Straßburg nach Saales und Saint-Dié-des-Vosges – der Vogesenstrecke – stellten im Sommer 2023



Nach Saint-Dié-des-Vosges fahren die BB 67400 seit Juli 2023 nicht mehr. Von dort kommend hat die BB 67512 am Morgen des 24. Juni 2023 den Halt in Provençères-sur-Fave erreicht



Im Gegensatz zu den meisten anderen elsässer Strecken herrscht im Breuschtal (Strecke Straßburg – Saales) auf weiten Teilen Linksverkehr. Das ist dem Entstehungszeitraum der Bahn geschuldet. Die BB 67512 hat gerade Russ-Hersbach in Richtung Straßburg verlassen (3. Juni 2023)

nach langen Jahrzehnten die letzten planmäßigen Personenverkehrsleistungen dieser Baureihe dar. Im Einsatz standen noch die Loks BB 67464, 67511, 67512, 67515 und 67599. Um den Umlaufplan abzudecken, benötigte der Betriebsmaschindienst täglich zwei dieser Lokomotiven.

Optisch unterschieden sich die Maschinen stark: Während die in sattem Lack stehende 67515 in vielen Details wieder ihrem ursprünglichen Aussehen angenähert wurde, zeigten sich insbesondere die 67511 und 67599 schwer gezeichnet von den Jahrzehnten im harten Betriebsdienst.



Vorbei sind die Einsätze Corail-Wagen auf der Strecke nach Saargemünd. Ein solcher Zug verlässt, gezogen von der BB 67572, am Nachmittag des 3. Oktober 2014 den Bahnhof Obermodern-Zutzendorf

Ein Bild von einer Lok! Auch von Jahrzehnten harten Betriebsalltags gezeichnet strahlt die BB 67400 noch eine enorme Eleganz aus und erinnert an eine große Epoche der SNCF. In der Rheinebene bei Lingolsheim rollt die BB 67511 auf ihren Zielbahnhof Straßburg zu. Ganz im Hintergrund sind die Vogesen zu erkennen



Als einziger Farb-Exot unter all den im ursprünglichen Blau lackierten Maschinen stach die 67464 im violett-hellblau-silbernen En-Voyage-Design hervor.

Schon vor zehn Jahren – und mehr – sprach man vom bald bevorstehenden Einsatz der SNCF-Klassiker im Elsass. Und Jahr für Jahr erschien wieder ein neuer Umlaufplan, der die Loks auf fast alle Dieselstrecken rund um Straßburg führte. Im zurückliegenden Frühjahr häuften sich allerdings die Stimmen, dass nun endgültig Schluss sei. Wie sich jüngst jedoch herausstellte,

DER NEUE EINSATZPLAN

Züge mit BB 67400 und RRR-Wendezugeneinheiten
(gültig ab 20. August 2023)

Montag bis Freitag

830700 Strasbourg 6.20 – Lauterbourg 7.21 (Lok zieht)
830709 Lauterbourg 7.37 – Strasbourg 8.40 (Lok schiebt)
830708 Strasbourg 16.20 – Lauterbourg 17.21 (Lok zieht)
830713 Lauterbourg 17.41 – Strasbourg 18.42 (Lok schiebt)
830726 Strasbourg 18.50 – Roeschwoog 19.30 (Lok zieht)
830713 Roeschwoog 19.42 – Strasbourg 20.23 (Lok schiebt)

831807 Saales 6.05 – Strasbourg 7.24 (Lok zieht)
831830 Strasbourg 17.06 – Saales 18.21 (Lok schiebt)

Samstag

831855 Saales 7.28 – Strasbourg 8.46 (Lok zieht)

Sonntag

831866 Strasbourg 17.14 – Saales 18.33 (Lok schiebt)



erhalten die BB 67400 ab Ende August 2023 erneut einen Umlaufplan. So bleibt das Elsass ihr letztes Refugium.

Daneben sind diverse Exemplare noch in verschiedenen französischen Regionen im Bauzugdienst eingesetzt, unter anderem zur Bedienung des Schotterwerks in Verneuil-sur-Vienne und des Holzschwellenwerks in Bretenoux-Biars. Aber auch im Güterverkehr sowie als Reserveloks des Personenverkehrs kann man sie vereinzelt noch erleben, so etwa vor den Nachtzügen nach Albi.

Felix Löffelholz

FAHRZEUGE

Variantenreiche Modula



Vossloh Rolling Stock

Unter Fahrdracht? Mit Akkus? Als Diesellok? Oder in ferner Zukunft auch mit Wasserstoffantrieb? Mit der „Modula“ hat Vossloh eine flexible Plattform für eine vierachsige Mehrsystem-Zweikraftlokomotive geschaffen, die sowohl für Rangierarbeiten als auch im Streckendienst eingesetzt werden kann.

FAHRZEUGE

Die letzten Tage der DB-01



Bernd Schwarz

Das Jahr 1973 brachte unwiederbringlich den Abschied von der 01^{o-2} bei der Bundesbahn. Bis Anfang Juni donnerten die Pacifics noch über die Schiefe Ebene, bis 29. September gab es ein letztes Nahverkehrszugpaar, dann war der Ofen aus – Zeit für ein paar Erinnerungen von Zeitzeugen und Freunden

FAHRZEUGE

VT 11⁵ und VT 18¹⁶



Jürgen Hörstel

Zwei Bahngesellschaften, ein Gedanke: Mit den Schnelltriebwagen VT 11⁵ und VT 18¹⁶ schufen Bundesbahn und Reichsbahn um 1960 herum zwei sehr ähnliche Fahrzeuge für ähnliche Leistungen. Wodurch unterschieden sich die beiden Paradeperle der deutschen Bahnen?

STRECKEN & BETRIEB

Reiseziel: Tadschikistan



Johannes Glöckner

Ungeachtet seines repressiven Regimes ist Tadschikistan für deutsche Urlauber heute relativ leicht zu bereisen. Auch das Fotografieren von Zügen und Bahnanlagen im rund 680 Kilometer langen Breitspurnetz ist problemlos möglich. Den Reisenden erwartet ein vielfältiger Lokomotivpark.

**SO SIEHT UNSER PLAN AUS. ÄNDERUNGEN SIND IMMER MÖGLICH.
UND – NICHT VERPASSEN: DAS LOK MAGAZIN 10/2023 ERSCHEINT AM 8. SEPTEMBER 2023**



Liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben Freunde oder Bekannte, die sich ebenso für die Eisenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser.

Ihr

Rudy Heyn

Herausgeber LOK MAGAZIN

UNSER ANGEBOT: Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen Mini-Abo für nur 8,90 Euro (4,45 Euro pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind und sparen 50 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! www.lok-magazin.de/abo



Schlusspunkt

Am frühen Abend des 9. Juli 2023 überquert Esslinger-Triebwagen VT 07 der „Wanderbahn im Regental“ auf dem Weg in den Bayerischen Wald die Achdorfer Isarbrücke vor der Landshuter Altstadtkulisse

Frederik Buchleitner



Eisenbahn-Romantik Reisen 2023 und Vorschau 2024

25 Jahre

Besondere Bahnerlebnisse - Dampf, Nostalgie und Technik

Für Sie inklusive: Individuelle Anreise zum Hotel bzw. Fährhafen oder **gratis Komfortreisebus** ab ausgewählten Zustiegstellen, begleitete **Bahnfahrten**, **Eintrittsgelder**, **Transfers**, **Hotelübernachtungen** und **Halbpension**.

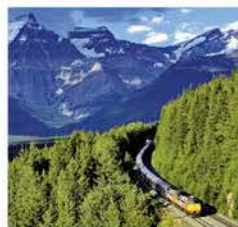


Neu im Programm!

JUBILÄUMSREISE Insel Rügen

04.12.-08.12. Preis folgt

Feiern Sie mit! Fotocharter **Güterzug mit Personenbeförderung** "Rasender Roland", Oldtimer Museum, Erlebniswelt U-Boot u.v.m.



Mit dem Zug quer durch Kanda

16.09.-28.09. ab 7.399 €

- ✓ 4 Nächte im **VIA Rail Zug „The Canadian“**
- ✓ Toronto, Niagarafälle
- ✓ Vancouver, Victoria
- ✓ Begleitung ab Deutschland



Dampfbahnen in Schottland

18.09.-26.09. ab 2.048 €

- ✓ Dampfzug Bo'ness & Kinnel
- ✓ Dampfzug **Strathspey** Rlw
- ✓ Dampfzug Caledonian Rlw
- ✓ 3 **Castles**, Schiff Loch Ness
- ✓ Nachtfähre mit Kabinen



Rumänien: Waldbahnen & Siebenbürgen

09.10.-18.10. ab 1.798 €

- ✓ 5 (Dampf-) Waldbahnen
- ✓ davon 3 **exkl. Sonderzüge** mit Scheinanfahrten
- ✓ Wassertalbahn
- ✓ Schäßburg, Brasov, Sibiu



Exkl. Foto-Sonderzug Furka Dampfbahn

17.09.-22.09. ab 1.998 €

Erleben Sie eine exklusive Fotocharterfahrt mit der **Furka Dampfbahn**. Nur für unsere 40 Gäste setzt die Bahn zu Scheinanfahrten über den Furkapass

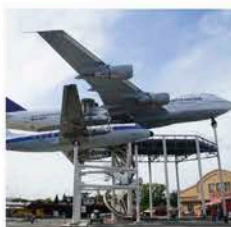
und die Steffenbachbrücke an, durchquert Tunnel, überwindet Brücken und Zahnstangenrampen - eine faszinierende Fahrt durch die hochalpine Landschaft. Ergänzt wird diese Reise mit weiteren Höhepunkten: Besuch im **BLS Lötschbergtunnel**, Einsicht in die Betriebszentrale Mitholz, Zugfahrt auf die **Schnyge Platte**, Dampfzugfahrt mit der **Brienzer Rothornbahn** auf 8 km Strecke über 1.678 Höhenmeter sowie eine **Schiffahrt** auf dem Brienzer See.



Eisenbahn-Romantik auf der Isle of Man

21.09.-28.09. ab 1.948 €

- ✓ **Isle of Man Steam Rlw**
- ✓ Straßenbahn Manx Electric
- ✓ 2 exkl. Charter-Bahnfahrten
- ✓ **Fotostopps**, Scheinanfahrt
- ✓ Groudle Glen und NYM Rlw



Technikwelten Speyer & Sinsheim

12.10.-15.10. ab 998 €

- ✓ **Hockenheimer Ring**
- ✓ Bahnhof **Stuttgart S21**
- ✓ Technikmuseum Speyer
- ✓ Technikmuseum Sinsheim
- ✓ Bahnmuseum Neustadt/W.

Vorschau 2024:

28.04.-03.05. Dampf u. Tulpen Holland	09.06.-16.06. Südengland Bahnenland	03.09.-08.09. Niederlande
05.05.-12.05. Dampf & Diesel Pommern	20.06.-25.06. Vielseitiges Ostfriesland	11.09.-18.09. Schweden
18.05.-25.05. Schlösser & Dampf Loire	28.06.-05.07. Bahnpanorama Schweiz	12.09.-20.09. Südpolen
29.05.-04.06. Olsenbande Dänemark	20.08.-26.08. Great Dorset Steam Fair	22.09.-01.10. Rumänien
09.06.-15.06. Ungarn Bahnromantik	21.08.-28.08. Bahnromantik Wales	24.09.-01.10. Nordengland
	31.08.-07.09. Bahnpanorama Schweiz	14.10.-21.10. Isle of Man

Änderungen sind vorbehalten, weitere Reisen folgen. Vormerkungen sind bereits möglich!

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-12 Uhr

Maertens
Eisenbahn-Romantik Reisen

☎ 0351 - 56 39 39 30

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de